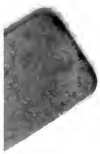
Merc 1560 Mills 12



Digitized by Google

<36636499950018

<36636499950018

Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Digitized by Google

Das

SEE-RECHT

und die

Fluss-Schifffahrt

nach den

Preussischen Gesetzen,

mit Rücksicht auf

die

wichtigsten fremden Seegesetzgebungen,

systematisch bearbeitet

von

Alexander Miruss.

In zwei Bänden.

Zweiter Band.

Leipzig 1839.

Verlag der J. C. Hinrichsschen Buchhandlung.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.
Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

Inhalt

des

zweiten Bandes.

Erster Abschnitt. Schwedisch-Pommersches Seerecht.

I. Einleitung.

A. Entstehung. . . . . §. 1-4.

B. Gegenwärtige Gültigkeit. . . . . §. 5-7.

C. Nähere Bestimmungen des Publications-Patents vom 15. Februar 1805. . . . . §. 8-12.

II. Bestimmungen des Schwedisch-Pommerschen Seerechts.

A. Von den zum Schiffe gehörigen Leuten.

1. Von der Annahme des Schiffers und Miethung des Schiffsvolkes . . . . . §. 13-15.
2. Von des Schiffsvolkes Verbindlichkeit, an Bord zu gehen . . . . . §. 16.
3. Von des Schiffsvolkes Verbindlichkeit, an Bord zu bleiben . . . . . §. 17.
4. Von der Verbindlichkeit des Schiffsvolkes, im Dienste zu bleiben . . . . . §. 18-24.
5. Von Entlassung des Schiffsvolkes vor der Zeit §. 25-32.
6. Von des Steuermanns und anderer Schiffsleute Untauglichkeit . . . . . §. 33.
7. Von der Pflicht der Schiffsleute bei dem Laden der Güter und anderen Befehlen des Schiffers §. 34.
8. Von der Löhnung und den Pflichten der Schiffsleute, wenn das Schiff segelfertig ist . . §. 35.
9. Von der Schiffsleute Freiheit in Schuldsachen §. 36.

Digitized by Google

10. Von der Schiffsleute Führung, ... §. 37. 38.
11. Von der Schiffsleute Speisung . . . . §. 39.
12. Von der Schiffsleute Krankheit und Absterben §. 40-42.
13. Von des Schiffers Pflicht, wenn sich ein Todesfall ereignet . . . . . §. 43.
14. Von Verwundung u. Heilung der Schiffsleute §. 44.
15. Vom Schiffschirurgus . . . . . §. 45.
16. Vom Spiel der Schiffsleute . . . . §. 46.
17. Von der Vorsichtigkeit der Schiffsleute im Schiffe . . . . . §. 47.
18. Von des Schiffers Pflichten bei einem bewehrten Schiffee . . . . . §. 48.
19. Vom Schiffsboot und anderer Geräthschaft . §. 49.
20. Von der verbotenen Taufung der Schiffsleute §. 50.
21. Von Zank und Schlägerei unter den Schiffsleuten . . . . . §. 51.
22. Vom Schifferrecht und Einforderung der Strafgelder . . . . . §. 52. 5².
23. Von Veränderung des Schiffers während der Reise . . . . . §. 54.
24. Von der Ablohnung der Schiffsleute und Löschung des Schiffes . . . . . § 55-58.
25. Von Streitigkeiten zwischen dem Schiffer und den Schiffsleuten . . . . . §. 59.
26. Vom Schiffsfrieden . . . . . §. 60.

B. Von der Schiffsfracht.

1. Vom Schlusse der Schiffsfracht . . . . §. 61.
2. Von Wiederverheuerung eines geheuerten Schiffes . . . . . §. 62. 63.
3. Von der Sommerheuer . . . . . §. 64.
4. Wenn Güter im Schiffe beim Ein- und Ausladen beschädigt werden . . . . . §. 65-68.
5. Von der Fracht, wenn das Schiff nicht beladen wird . . . . . §. 69-73.
6. Von dem Verzeichniss der ganzen Ladung . §. 74.
7. Von den Liegetagen . . . . . §. 75.
8. Von der Getreideladung . . . . . §. 76.
9. Von Verhinderungen in der Schiffsfracht, die von höherer Hand kommen . . . . . §. 77-80.
10. Vom Absegeln in die See . . . . . §. 81.
11. Von der Fracht, wenn der Schiffer die Güter auf dem gemietheten Schiffe in ein anderes ladet . . . . . §. 82.

Digitized by Google

12. Von der Fracht, wenn das Schiff Seenoth leidet . . . . . §. 83-86.
13. Von der Fracht für Vieh . . . . . §. 87.
14. Von des Schiffes Löschung . . . . . §. 88-92.
15. Von der Verantwortlichkeit des Schiffers für das ihm anvertraute Gut . . . . §. 93.
16. Von der Verantwortlichkeit der Rheder für den Schiffer. . . . . §. 94.

C. Von der Rhederei.

1. Vom Schiffsbau . . . . . §. 95.
2. Vom Vorschuss der Rheder und ihrer Verbindlichkeit . . . . . §. 96.
3. Von des Schiffers Rechenschaft . . . . §. 97. 98.
4. Von der Rheder Berathschlagung und Beschluss . . . . . §. 99.
5. Von Verkauf und Einlösung des Schiffparts §. 100-108.
6. Von den Gütern, welche Rheder oder Schiffer in ihre eigenen Schiffe laden . . . . . §. 109.
7. Von der Fracht, die dem Schiffer allein zukommt . . . . . §. 110-112.
8. Von des Schiffers Verantwortlichkeit für das Schiff und dessen Geräthschaft . . . . §. 113. 114.
9. Von des Schiffers Auf- und Absetzung . . §. 115.

D. Von der Bodmerei.

1. Von der Bodmereigefahr auf Schiff und Gut . §. 116.
2. Von den Fällen, da Bodmerei und andere Beschwerde auf Schiff und Gut dem Schiffer zugelassen ist . . . . . §. 117-121.
3. Wenn die Bodmerei über den Werth des Schiffes steigt . . . . . §. 122.
4. Wenn die Reise geändert wird, nachdem Bodmerei gemacht worden . . . . . §. 123. 124.
5. Von Bezahlung der Bodmerei . . . . §. 125.
6. Von der Strafe, im Fall die Bodmerei nicht bezahlt wird . . . . . §. 126.
7. Vom Verlust des Pfandes und Ueberschuss von andern Gütern . . . . . §. 127.
8. Von dem Verzuge eines Bodmereibriefs . . §. 128-130.
9. Von Bielbriefen und deren Vorzügen. . . §. 131.

E. Von Seeschäden.

1. Vom Rechte der Strandherrschaft bei einem Schiffbruche . . . . . §. 132.

Digitized by Google

2. Von des Schiffers Pflicht und Ordnung bei dem Bergen . . . . . §. 133. 134.
3. Vom Bergelohn . . . . . §. 135.
4. Von der Anzeige und Bekanntmachung gefundener Güter, und von der Strafe derer, die solche verhehlen . . . . . §. 136.
5. Von Wahrzeichen, wo ein Wrak liegen geblieben ist . . . . . §. 137.
6. Von der Strafe derer, die einen Schiffbruch veranlassen . . . . . §. 138.
7. Von den Lootsen, deren Pflicht und Bestrafung . . . . . §. 139-141.
8. Vom Schaden, welchen die Schiffe einander im Hafen oder in der offenbaren See zufügen §. 142-152.
9. Von dem Schaden, den jeder selbst trägt . §. 153.
10. Von dem Schaden, den man in der Seenoth am Schiffe und Gut absichtlich verursacht, und welcher Averey genannt wird . . . . . §. 154-160.
11. Wenn Güter ausgeworfen werden, welche über die Ladung oder Fracht mitgenommen sind . . . . . §. 161-166.
12. Von dem Schaden, der das Schiff allein trifft . . . . . §. 167-170.
13. Von verschiedenen Vorfällen, die sich bei oder nach dem Werfen ereignen . . . . §. 171-178.
14. Vom Raube, Todtschlag und Verwundung §. 179. 180.
15. Von Abschiffung in kleinen Fahrzeugen, deren Fracht und dem Schaden, der dabei vorfallen kann . . . . . §. 181-183.
16. Vom Streite über das Auswerfen und die Ersetzung dafür . . . . . §. 184-186.
17. Von dem Lootsenlohne, den Leuchtgeldern und andern kleinen Unkosten. . . . . §. 187. 188.

Zweiter Abschnitt. Von Versicherungen.

I. Im Allgemeinen.
A. Begriff . . . . . §. 189.
B. Die See-Assecuranz insbesondere . . . . §. 190.
C. Verschiedene Arten der See-Assecuranzen . §. 191.
D. Versicherung für Gefahr auf Binnengewässern . §. 192.
E. Entstehung der Assecuranzen . . . . . §. 193.
F. Literatur. . . . . §. 194.

II. Preussische Gesetzgebung.
A. Allgemeine Bestimmungen . . . . . §. 195-210.

Digitized by Google

B. Gegenstände der Versicherungen . . . . §. 211 - 241.
C. Vorschriften, wie weit Versicherungen genommen und gegeben werden dürfen . . . . §. 242 - 259.
D. Verbot mehrerer Versicherungen über den vollen Werth eines und desselben Gegenstandes . . §. 260 - 275.
E. Von der Rückversicherung . . . . . §. 276 - 282.
F. Pflichten der Contrahenten vor und bei Schliessung des Vertrages . . . . . §. 283 - 320.
G. Form des Versicherungscontractes . . . . §. 321 - 325.
H. Erfordernisse der Police.
1. Name des Versicherten . . . . . §. 326 - 328.
2. Bezeichnung des Gegenstandes der Versicherung . . . . . §. 329 - 338.
3. Betrag der Versicherungssumme . . . . §. 339 - 344.
4. Art und Dauer der Gefahr . . . . . §. 345 - 347.
5. Unterzeichnung . . . . . §. 348 - 350.
I. Von den aus dem Versicherungs-Contracte entstehenden Pflichten.
1. Im Allgemeinen . . . . . §. 351 - 354.
2. Pflichten der Versicherten.
a. Hinsichtlich der versicherten Prämie . §. 355 - 365.
b. Bei vorgehenden Veränderungen . . . §. 366 - 394.
c. Bei entstehendem Schaden . . . . §. 395 - 400.
3. Pflichten des Versicherers.
a. Vergütung des Schadens überhaupt . . §. 401.
b. Hinsichtlich der Zeit der Gefahr . . . §. 402 - 437.
c. Hinsichtlich der Art der Gefahr . . . §. 438 - 462.
d. Bei Feuerversicherungen insbesondere . §. 463 - 470.
4. Von der Ausmittelung des Schadens.
a. Wenn ein Totalschaden entstanden ist . §. 471 - 474.
b. Wenn die versicherte Sache nur beschädigt, oder nur zum Theil verloren gegangen ist §. 475 - 490.
5. Von der Berechnung des Schadens . . . §. 491 - 507.
6. Von Zahlung der Vergütungssumme . . §. 508 - 528.
K. Vom Abandonniren.
1. Ueberhaupt . . . . . §. 529.
2. Des Versicherers . . . . . §. 530 - 532.
3. Des Versicherten . . . . . §. 533 - 550.
4. Form und Umfang des Abandonnements . §. 551 - 561.
L. Vom Ristorno . . . . . §. 562 - 574.
M. Von der Verjährung der Assecuranzklage . §. 575 - 587.
III. Preussische See-Assecuranz-Compagnie zu Stettin.
A. Bestätigung . . . . . §. 588.

Digitized by Google

B. Plan derselben.
1. Zweck der Gesellschaft . . . . . §. 589.
2. Anfang, Dauer und Ende . . . . . §. 590.
3. Fonds der Gesellschaft. — Verpflichtungen der Actionairs . . . . . §. 591.
4. Direction der Compagnie . . . . . §. 592.
5. Bevollmächtigter und dessen Pflichten; Buchhalter und Secretair . . . . . §. 593.
6. Jährliche Versammlung der Actionairs . . §. 594.
7. Agenten der Compagnie für Strandungs- und Havariefälle . . . . . §. 595.
8. Gesetze, denen die Compagnie sich unterwirft §. 596.
9. Entscheidung der Streitigkeiten durch Schiedsrichter . . . . . §. 597.
10. Bezahlung der Prämie . . . . . §. 598.
11. Forderungen an einen insolventen Versicherten . . . . . §. 599.
12. Nähere Bestimmungen . . . . . §. 600.
13. Abänderungen des Plans . . . . . §. 601.
C. Declaration des Plans der See-Assecuranz-Gesellschaft zu Stettin vom 7. November 1826 . . §. 602.
D. Spätere zusätzliche und abändernde Bestimmungen des Plans . . . . . §. 603.
IV. Plan der Rheinschifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft . . . . . §. 604.
V. Vom Verfahren in Assecuranz-Streitigkeiten . §. 605–608.
VI. Französische Gesetzgebung . . . . . §. 609–673.
VII. Von den wichtigsten Verordnungen der andern fremden Seegesetzgebungen. (Triester Versicherungs-Gesellschaft.) . . . . . §. 674–698.

Dritter Abschnitt. Von Mäklern.
I. Begriff . . . . . §. 699.
II. Preussische Gesetzgebung.
A. Verpflichtung, die Handlungen des Mäklers zu vertreten . . . . . §. 700.
B. Von unbefugten Mäklern . . . . . §. 701–704.
C. Von der Bestellung der Mäkler.
1. Im Allgemeinen . . . . . §. 705–710.
2. Besondere Erfordernisse . . . . . §. 711–717.
D. Ausschliessung der Mäkler von eigenem Verkehr §. 718–727.
E. Befugniss zum Substituiren . . . . . §. 728. 729.
F. Verrichtungen der Mäkler . . . . . §. 730–755.
G. Tagebuch des Mäklers . . . . . §. 756–762.

Digitized by Google

H. Beweiskraft desselben . . . . . §. 763-775.
I. Gebühren des Maklers . . . . . §. 776-782.
K. Verpflichtung derselben, keine Gesellschaften unter sich zu errichten . . . . . §. 783.
L. Entlassung und Abdankung der Mäkler . . §. 784-786.
III. Französische Gesetzgebung . . . . . §. 787-817.

Vierter Abschnitt. Von den Schifffahrts-Abgaben und den Pflichten der Waarenführer auf Schiffsgefässen.
I. Von den Schifffahrts-Abgaben.
A. Vorbemerkung . . . . . §. 818.
B. Freiheit des Wassertransportes . . . . . §. 819.
C. Gewerbesteuer vom Schiffergewerbe . . . §. 820-823.
D. Canal-Abgaben und Schleusen-Aufzugsgeld — Tiefgelder zu Stralsund, Greifswald und Wolgast . . . . . §. 824, 825.
E. Aufhebung der sogenannten Schiffsbaufreiheits- und Volksführungsgelder . . . . . §. 826.
F. Von der Vermessung der Schiffe, Behufs der nach derselben zu regulirenden Abgaben . . §. 827.
G. Erhöhung der Hafen-Abgaben von ausländischen Schiffen . . . . . §. 828.
II. Pflichten der Waarenführer auf Schiffsgefässen.
A. Preussische Gesetzgebung . . . . . §. 829-839.
B. Fremde (besonders Oestreichische) Gesetzgebung . . . . . §. 840-866

Fünfter Abschnitt. Von dem gerichtlichen Verfahren in Schifffahrts-Sachen und den dabei concurrirenden Behörden.
I. Vorbemerkung . . . . . §. 867.
II. Preussische Gesetzgebung.
A. Behörden . . . . . §. 868-878.
B. Verfahren . . . . . §. 879-880.
III. Französische Gesetzgebung . . . . . §. 881-929.
IV. Von den Verordnungen anderer fremder Seegesetzgebungen . . . . . §. 930-942.

Anhang zu den vorigen Abschnitten. Uebersicht der Anzahl der Seeschiffe, welche in den sämmtlichen Häfen des Preussischen Staats während der eilf Jahre 1826 bis incl. 1836 ein- und ausgegangen sind, nebst Angabe der Lastenzahl, welche sie tragen konnten . . . . . §. 943.

Sechster Abschnitt. Von der Elb-Schifffahrt.
I. Vorbemerkung . . . . . §. 944. 945.

Digitized by Google

II. Bestimmungen der Elb-Schifffahrts-Acte . . . . §. 946 - 978.
III. Tarif des Elb-Zolles nach den zu befahrenden Strecken vertheilt . . . . . §. 979.
IV. Tarif der Recognitions-Gebühr für die Elbe . §. 980.
V. Münzvalvations-Tabelle für die Elbzölle . . . §. 981.
VI. Bestimmungen der am 23. Juni 1821 abgeschlossenen, das Revisions-Verfahren auf der Elbe betreffenden Convention . . . . . §. 982 - 989.
VII. Nachherige Bestimmungen und Verträge in Betreff der Schifffahrt auf der Elbe und deren Nebenflüssen.
A. Erste Verlängerung der Convention über das Revisions-Verfahren . . . . . §. 990.
B. Zweite Verlängerung der Convention über das Revisions-Verfahren . . . . . §. 991.
C. Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, wegen Befreiung der beiderseitigen Unterthanen vom Elbzolle. Vom 17. Juli 1828 . . . . . §. 992 - 1002.
D. Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg, den Beitritt des letztern, zu dem, zwischen Preussen, Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, wegen gegenseitiger Aufhebung des Elbzolles, unterm 17. Juli 1828 geschlossenen Vertrage betreffend. Vom 17. Mai 1831 . . . . . §. 1003-1012.
E. Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg, wegen Regulirung der Schifffahrts-Abgaben auf der Saale, nebst Tarif der Schleusengefälle auf der Saale zu Bernburg. Vom 17. Mai 1831 . §. 1013-1020.
F. Bestimmungen über die Elb-Schifffahrts-Abgaben nach dem Zollvereinigungs-Vertrage zwischen Preussen, Hessen-Cassel, Hessen-Darmstadt, Baiern und Würtemberg einerseits und dem Königreiche Sachsen andrerseits. Vom 30. März 1833 §. 1021. 1022.
G. Tarif der Schifffahrts-Abgaben an der Elbe vom 28. December 1836, nebst der jetzt gültigen Gewichtstabelle zur Berechnung des Elbzolles.
1. Tarif der Schifffahrts-Abgaben . . . . §. 1023. 1024.
2. Gewichtstabelle zur Berechnung des Elbzolles . . . . . §. 1025.
VIII. Verordnungen der Oestreichischen Regierung in Betreff der Elb-Schifffahrt . . . . . §. 1026 - 1027.

Siebenter Abschnitt. Von der Lippe-Schifffahrt.

Digitized by Google

I. Regulativ wegen Erhebung der Schifffahrts-Abgaben auf dem Lippe-Strohm. Vom 19. Mai 1823 . . . . . §. 1028.
II. Tarif der Lippe-Schifffahrts-Abgaben. Vom 19. Mai 1823. . . . . §. 1029.

Achter Abschnitt. Von der Weser-Schifffahrt.
I. Vorbemerkung . . . . . §. 1030.1031.
II. Bestimmungen der Weser-Schifffahrts-Acte.
A. Allgemeine Bestimmungen . . . . . §. 1032-1044.
B. Von den Abgaben . . . . . §. 1045-1055.
C. Von der Controle . . . . . §. 1056-1072.
D. Von den Maassregeln gegen natürliche Schifffahrtshindernisse und Unglücksfälle . . . . . §. 1073-1074.
E. Vom Leinpfade . . . . . §. 1075-1079.
F. Von den Nebenflüssen . . . . . §. 1080.
G. Von Ausführung der Weser-Schifffahrts-Acte und künftiger Revision derselben . . . . . §. 1081-1086.
III. Verhältnisse der im §. 12 der Weser-Schifffahrts-Acte gegebenen Gewichts-, Längen- und Getreidemaass-Bestimmungen . . . . . §. 1087.
IV. Münzvalvations-Tabelle für den Weserzoll-Empfang §. 1088.
V. Verzeichniss der durch die Weser-Schifffahrts-Acte beibehaltenen Zollstätten an der Weser, mit specificirter Angabe der daselbst zu erhebenden Zollsätze . . . . . §. 1089.
VI. Normal-Gewichts-Tabelle zur Berechnung des Weserzolles . . . . . §. 1090.
VII. Ergänzende Bestimmungen und Verträge in Betreff der Weser-Schifffahrt.
A. Ergänzende Bestimmungen des Schlussprotocolles der Weser-Schifffahrts-Revisions-Commission d. d. Bremen den 21. December 1825 . . . §. 1091-1100.
B. Tarif der Schifffahrts-Abgaben, welche an der Weser erhoben werden. Vom 28. December 1836 . . . . . §. 1101.
C. Separat-Convention zwischen Preussen und Bremen zu §. 15 der Weser-Schifffahrts-Acte. Vom 10. September 1823 . . . . . §. 1102-1108.
D. Bestimmungen über den Verkehr mittelst der Weser und die Erhebung des Weserzolles nach dem Zoll- und Handels-Vertrage zwischen Preussen und Hessen-Darmstadt einerseits und Hessen-Cassel andererseits. Vom 25. August 1831 §. 1109.

Digitized by Google

Neunter Abschnitt. Von der Rhein-Schifffahrt.

I. Einleitung . . . . . §. 1110.

II. Convention vom 24. Mai 1815. . . . . §. 1111-1142.

III. Verzögerung des definitiven Reglements und deren Veranlassung . . . . . §. 1143.

IV. Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung, vom 31. März 1331.

A. Von der Schifffahrt auf dem Rheine im Allgemeinen und von den in dieser Hinsicht unter den vertragschliessenden Theilen gegenseitig verabredeten Anordnungen und Zugeständnissen §. 1144-1156.

B. Von den Rheinschifffahrts-Abgaben und den Mitteln, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern . . . . . §. 1157-1178.

C. Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt §. 1179-1184.

D. Von dem Rechte, die Schifffahrt auf dem Rheine auszuüben . . . . . §. 1185-1190.

E. Von Frachten und Rangfahrten . . . . . §. 1191-1195.

F. Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels . §. 1196-1213.

G. Von Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben §. 1214-1223.

H. Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten . . . . . §. 1224-1231.

I. Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Central-Commission, des Ober-Aufsehers und anderer bei der Rheinschifffahrt angestellten Beamten und deren Besoldung . . . . . §. 1232-1251.

K. Von der Vollziehung vorstehender Bestimmungen §. 1252.

V. Protocoll zu der Uebereinkunft und Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 in Betreff des 2. Alinea des Art. 11 des besagten Tractates, gehörig . . . . . §. 1253.

VI. Nachweisung derjenigen Handelsartikel, welche bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet von Krimpen oder Gorcum bis in's offene Meer an festbestimmter Abgabe mehr oder weniger als den durch den Art. 4 des Rheinschifffahrts-Vertrages festgestellten Abgabensatz

von 13½ Cents für 50 ℔ Niederl. Gewichts strohmaufwärts

von 9½ Cents für 50 ℔ Niederl. Gewichts stromabwärts zu zahlen haben . . . . . §. 1254.
VII. Tarif für den Rheinzoll . . . . . §. 1255.
VIII. Schema zum Manifeste, ... §. 1256.
IX. Tarif der am Rheine zu erhebenden Schifffahrtsabgaben, vom 28. December 1836 . §. 1257.
X. Ergänzende Bestimmungen nach dem Protocolle der Rheinschifffahrts-Central-Commission vom 1. Dec. 1834 . . . . . §. 1258-1262.
XI. Supplementär-Artikel nach dem Protocolle der Central-Rheinschifffahrts-Commission vom 1. August 1837 . . . . . §. 1263-1266.
XII. Auf die Rheinschifffahrt bezügliche Bestimmungen des Schifffahrtsvertrages zwischen Preussen und dem Könige der Niederlande. Vom 8. Juni 1837 . . . . . §. 1267-1270.
XIII. Verordnung wegen Einrichtung der Rheinzollgerichte, und des gerichtlichen Verfahrens in den Rheinzoll-Angelegenheiten. Vom 30. Juni 1834.
A. Einrichtung der Rheinzollgerichte . . . . §. 1271-1279.
B. Competenz der Rheinzollgerichte . . . . §. 1280. 1281.
C. Feststellung und Verfolgung der Contraventionen . . . . . §. 1282-1288.
D. Verfahren vor Gericht. . . . . .
1. Verfahren in Strafsachen . . . . . §. 1289-1318.
2. Verfahren in Civilsachen . . . . . §. 1319-1322.
E. Strafen der Contraventionen . . . . . §. 1323.
F. Vollstreckung der Urtheile . . . . . §. 1324. 1325.
G. Administrative Erledigung der Contraventionen §. 1326.
XIV. Verordnung wegen Anwendung der Rheinschifffahrts-Ordnung und der Verordnung über die Rheinzollgerichte u. s. w., vom 30. Juni 1834, auf die Binnenschifffahrt am Rhein. Vom 30. Juni 1834 . . . . . §. 1327.
XV. Regulativ wegen Ausübung der Rheinschifffahrt von Preussischen Unterthanen, und wegen des Lootsendienstes auf dem Rheine. Vom 5. Aug. 1834.
A. Vorbemerkung . . . . . §. 1328.
B. Von der Befugniss, die Schifffahrt auf dem Rheine auszuüben . . . . . §. 1329-1351.

Digitized by Google

C. Von dem Lootsendienste auf dem Rheine . §. 1352-1360.
D. Von der Bestrafung unbefugter Ausübung der Schifffahrt oder des Lootsendienstes auf dem Rheine . . . . . §. 1361-1364.
Zehnter Abschnitt. Von der Schifffahrt auf der Mosel, der Saar, dem Neckar, dem Main u. s. w.
I. Im Allgemeinen . . . . . §. 1365.
II. Tarif der an der Mosel zu erhebenden Schifffahrts-Abgaben vom 28. December 1836 . . . . §. 1366.
Eilfter Abschnitt. Von der Moldauschifffahrt . . §. 1367.
Zwölfter Abschnitt. Von der Schifffahrt auf der Donau . . . . . §. 1368-1370.
Anhang. Von den Deich-, Strohm- und Uferordnungen und den Verordnungen über die Fischerei.
I. Deich-, Strohm-, und Uferordnungen . . . §. 1371. 1372.
II. Verordnungen über die Fischerei . . . . §. 1373.

Digitized by Google

ERSTER ABSCHNITT.

Schwedisch-Pommersches Seerecht.

I. Einleitung.

A. Entstehung.

§. 1.

Die Provinz Pommern wurde früher in zwei Theile: Vorpommern und Hinterpommern, getheilt.

Vorpommern hatte um die Zeit des dreizehnten Jahrhunderts einen Seehandel von ziemlicher Wichtigkeit. Derselbe wurde betrieben von den bedeutendsten Städten: Greifswalde, Stettin, Stralsund, Damgarten und Wolgast, und den Inseln Rügen und Usedom.

Nachdem jene Städte dem Hanseatischen Bunde beigetreten waren, galt bei ihnen, bis von demselben im Jahre 1614 ein vollständiges Seerecht publicirt wurde, das Whisbysche Seerecht.

§. 2.

Nachdem Vorpommern durch die Bestimmungen des Westphälischen Friedens vom Jahre 1648 unter Schwedische Botmässigkeit gekommen, wurde den dortigen Gerichtshöfen die Verpflichtung auferlegt, in Betreff der seerechtlichen Angelegenheiten nach dem unter der Regierung Carls XI. publicirten Schwedischen Gesetzbuche vom Jahre 1667 zu verfahren.

Digitized by Google

Diese den Bestimmungen des Friedens von Osnabrück vom 11. October 1648[a]), nach welchem die alten Rechte und Statuten aufrecht erhalten werden sollten, durchaus zuwiderlaufende Verordnung wurde von den Ständen und Rechtsgelehrten vielfach bestritten, und es hatte dies den Erfolg, dass nach einer anderweitigen Verordnung[b]) das Schwedische Seerecht nur in den Fällen angewendet werden sollte, deren in den Pommerschen Gesetzen nicht gedacht worden.

a) Vergl. Dähnert Sammlung der Pommerschen Landesgesetze u. s. w. Th. III. p. 526.

b) Erklärung des Schwedischen Senats vom 16. October 1703.

§. 3.

Da indessen die Unzulänglichkeit des alten Hanseatischen Seerechts und der später erlassenen ergänzenden Verordnungen täglich fühlbarer wurde, verordnete das Schwedische Gouvernement, in Uebereinstimmung mit den Ständen der Provinz, die Bildung eines neuen besondern Gesetzbuches für Vorpommern (Schwedisch-Pommern).

Dies neue Gesetzbuch, gegründet auf das Schwedische Seerecht vom Jahre 1667, und auf das Stockholmer Kauffahrtei-Reglement vom Jahre 1748, wurde am 15. Februar 1805 unter dem Titel: Schwedisch-Pommersches Seerecht publicirt.

§. 4.

Von den bedeutendsten Seestädten Hinterpommerns, Colberg und Rügenwalde, nahm erstere das Lübeckschc Recht vom Jahre 1225 an, und es erhielt, nachdem jene Städte Glieder des Hanseatischen Bundes geworden, das Recht des letztern Wirksamkeit, wobei jedoch das Whisbysche Seerecht subsidiarische Kraft behauptet zu haben scheint.

Digitized by Google

B. Gegenwärtige Gültigkeit.

§. 5.

Wie bereits erwähnt, umfasst jetzt das Allgemeine Preussische Landrecht auch die Seegesetze, und es ist dasselbe, mit Ausnahme der Landestheile, in welchen das Französische Recht gilt, an die Stelle sämmtlicher ältern Rechte getreten.

§. 6.

In Neu-Vorpommern jedoch (d. i. das frühere Schwedisch-Pommern und Rügen), welches in der Provinz Pommern den Regierungsbezirk Stralsund bildet, hat noch das besondere, bereits erwähnte Seerecht Kraft, welches zu Stralsund unterm 15. Februar 1805 für Schwedisch-Pommern durch den General-Statthalter und die Regierung publicirt ist.

§. 7.

Es treten jedoch dabei natürlich die Modificationen ein, welche sich aus den allgemeinen, die sämmtlichen Staaten betreffenden Verordnungen, Verträgen u. s. w. von selbst ergeben.

C. Nähere Bestimmungen des Publications-Patents vom 15. Februar 1805.

§. 8.

Zur nähern Bestimmung des Schwedisch-Pommerschen Seerechts wurden im Publications-Patente noch folgende Puncte festgesetzt:

I. Dass, wenn gleich das Königlich Schwedische Seerecht bei dem Schwedisch-Pommerschen hauptsächlich und fast überall wörtlich zum Grunde gelegt worden, dennoch selbiges nur in so weit, als es in dem Seerechte dieses Landes aufgenommen worden, für recipirt zu halten, und dass daher die nicht mit publicirten Abtheilungen desselben, so wie

Digitized by Google

sonstige in Schifffahrts- und Handlungssachen im Reiche Schweden etwa schon ergangene, oder in der Folge noch ergehende Gesetze, als für diese Provinz gesetzlich maassgebend nicht angesehen werden sollen, wofern selbige nicht nach den Verfassungen dieser Provinz hierselbst besonders angenommen und publicirt sind.

§. 9.

II. Dass, so wie bisher dem Hanseatischen Seerechte nicht nur durch besondere Landesverordnungen, sondern auch durch gesetzmässig errichtete Statuta und Verträge hat derogirt werden können, eine gleiche Befugniss auch in Absicht des Schwedisch-Pommerschen Seerechts vorbehalten bleibe.

§. 10.

III. In Ansehung der gerichtlichen Erörterungen und Entscheidungen in See- und Schifffahrtssachen verbleibt es sowohl in Ansehung der Instanzen, als der Appellationen bei der bisherigen Gerichtsverfassung in diesem Lande, und ist derselben überall nachzugehen.

§. 11.

IV. Dagegen soll in Ansehung der Verfahrungsart in den Seesachen bloss der summarische Prozess verstattet sein, solcher auch in der ersten Instanz, so viel nur immer thunlich sein will, mittelst mündlichen Behörs der Sache betrieben, auch in solchen Fällen, wo durch Appellationen das Löschen, das Laden und die Abfahrt des Schiffers könnte aufhältlich gemacht werden, der Appellation auch selbst dann, wenn sie wider die Verordnung des ersten Richters eingewandt wird, kein effectus suspensivus, sondern bloss der effectus devolutivus gestattet sein, mithin die ergangene Verordnung, der dagegen interponirten Appellation ungehindert, nach vorher bestellter genugsamer Sicherheit, dass, wenn man in der höchsten Instanz unterliegen sollte, man allen

Digitized by Google

Schaden und Interessen erstatten wolle, unverlängt in's Werk richten werde.

§. 12.

V. Sollte der Fall eintreten, dass hier im Lande Assecuranzen von Privatpersonen gezeichnet würden, so sollen die Parteien allemal über die gezeichnete Assecuranz, bei Strafe der gänzlichen Ungültigkeit derselben, eine förmliche Police errichten und ausfertigen lassen, und darin besonders auszudrücken und zu bestimmen schuldig sein, nach welcher Assecuranz-Ordnung der Assecuradeur sich verbindlich mache, wobei den Parteien zwar nachgegeben sein soll, mit gemeinschaftlicher Beliebung Verabredungen und Verbindungen, die von der selbsterwählten Assecuranz-Ordnung abweichen, errichten und eingehen zu können, jedoch sollen sie dagegen schuldig sein, diese Verabredungen auf das Genaueste und Bestimmteste in der Police auszudrücken, widrigenfalls sie zu erwarten haben, dass darauf, wenn sie solche auch auf andere Weise erweislich machen wollten, keine Rücksicht werde genommen werden.

II. Bestimmungen des Schwedisch-Pommerschen Seerechts.

A. Von den zum Schiffe gehörigen Leuten.

1. Von der Annahme des Schiffers und Miethung des Schiffsvolkes.

§. 13.

Die Rheder müssen sich einen Schiffer dingen und jedes Mal, wenn eine neue Seereise angestellt werden soll, sich mit ihm über einen gewissen Lohn vereinbaren. Ist eine solche Reise von ihm schon vorher gemacht, und kein neuer Lohn nachher bedungen, so segelt er das zweite Mal für denselben Lohn, wie vorher.

Schwed. Pomm. Seerecht Abth. I. Cap. 1. §. 1.

Digitized by Google

§. 14.

Es darf aber kein Schiffer, welcher vorher schon ein Schiff geführet, von Andern als Schiffer angenommen werden, es sei denn, dass er zuvor hinlänglich bewiesen habe, dass er von seiner vorigen Rhederei mit ihrem Wissen und guten Willen, und nach abgelegter richtiger Rechnung abgeschieden sei, und zwar bei Strafe von vierzig Reichsthalern, von welcher die eine Hälfte der Stadt, wo selbige erkannt wird, die andere aber der Rhederei, von welcher der Schiffer ohne Willen und Rechnung geschieden sein möchte, zu entrichten ist.

a. a. O. §. 2.

§. 15.

Auch soll kein Schiffer ermächtigt sein, Schiffsvolk anzunehmen, bevor er selbst gehörig bestellt worden, bei Strafe von einem Thaler, und wenn die Rheder dies vorher zulassen, so erlegen auch sie, so viel ihrer darein gewilligt haben, zusammen sieben Thaler, welche der Stadt, wo solche Strafe erkannt wird, zu Gute kommt.

Die Heuer des Schiffsvolks bedingt der Schiffer, so gut und genau er kann; auch muss er einem jeden bei seiner Annahme Miethgeld, bei Strafe, dass sonst der Contract nicht verbindlich sei, auf die Hand geben, so wie auch eines jeden, den er miethet, Vor- und Zunamen, Wohnort und Herberge genau aufzeichnen.

a. a. O. §. 3.

2. Von des Schiffsvolkes Verbindlichkeit, an Bord zu gehen.

§. 16.

Alle Schiffsleute sind schuldig, innerhalb vier und zwanzig Stunden, nachdem sie vom Schiffer angenommen

Digitized by Google

und gemiethet worden, sich am Bord des Schiffes finden zu lassen, damit sie laden, ballasten und das Schiff segelfertig machen helfen. Wer von ihnen diese Zeit versäumt, oder nachdem er an Bord gekommen, wieder vom Schiffe geht, oder abfährt, ohne des Schiffers Erlaubniss oder des Befehlshabers an seiner Statt, der erlegt, wenn er ein Officier ist, 1 Rthlr. 24 Schill., und ist er ein Gemeiner, halb so viel, wovon die eine Hälfte dem Kläger, die andere den armen Seefahrenden des Orts, wo das Schiff zu Hause gehört, zufällt, und soll es hernach in des Schiffers Willen stehen, ob er diesen Seemann im Dienste behalten, oder einen andern an seiner Stelle nehmen will. Ueberdies ist der Schiffer gehalten, einen solchen nachlässigen und widerspenstigen Seemann beim gehörigen Richter sogleich zu denunciiren, bei Strafe von 2 Rthlr., welche zur Hälfte zwischen der Stadtcasse und dem Angeber zu vertheilen sind. a. a. O. Cap. 2.

3. Von des Schiffsvolkes Verbindlichkeit, an Bord zu bleiben.

§. 17.

Ist das Schiffsvolk gemiethet und an Bord gekommen, so soll Keiner ermächtigt sein, vom Schiffe zu gehen oder zu fahren, noch weniger eine Nacht auszubleiben, ohne des Schiffers, oder des Befehlshabers an seiner Statt, Erlaubniss und Einwilligung, besonders wenn das Schiff auf der Rhede liegt. Befindet es sich aber noch eigentlich im Hafen und liegt daselbst mit dem Anker auf dem Grunde oder mit Tauen am Lande befestigt, so können sie zuweilen ab- und zugehen, doch zu gleicher Zeit nicht mehr als zwei; auch müssen sie sich bald an Bord zurückverfügen.

Wer hiergegen handelt, erlegt 12 Schill. Strafe, und bleibt er gar die Nacht aus, so bezahlt er doppelt so viel,

Digitized by Google

und soll überdies noch schuldig sein, allen Schaden wieder gut zu machen, der durch seine Abwesenheit an Schiff und Gut etwa geschehen sein möchte. Wird auch unterdessen Schiffsarbeit verrichtet, wobei einer von den anwesenden Schiffsleuten zu Schaden käme, so soll der Abwesende mit zum Arztlohn beitragen, je nachdem es der Schiffer nebst dem Steuermanne und den übrigen Schiffsleuten für recht und billig ansehen.

a. a. O. Cap. 3.

4. Von der Verbindlichkeit des Schiffsvolkes, im Dienste zu bleiben.

§. 18.

Wer bei einem Schiffer Dienste genommen und sich vermiethet hat, nachher aber, ehe das Schiff aus dem Hafen segelt, sich eines Andern bedenkt, und nicht gutwillig im Dienste bleiben will, soll dem Schiffer Alles, was er bis zu dem Tage, da er das Schiff verlassen, erhalten hat, zurückbezahlen und überdem noch die Hälfte des bedungenen Lohnes, insofern er für gewissen Lohn angenommen war, oder auch, wenn er sich monatsweise verdungen gehabt, einen zweimonatlichen Lohn zur Vertheilung zwischen der Rhederei und dem Schiffer erlegen und nichts destoweniger schuldig sein, bei eben dem Schiffer, wenn er ihn behalten will, im Dienste zu bleiben.

a. a. O. Cap. 4. §. 1.

§. 19.

Gleichermaassen soll auch derjenige, welcher nach geschehener Vermiethung, und ehe dieser Dienst zu Ende und er dessen ledig ist, sich an einen Andern verdungen hat, den vierten Theil des in seinem ersten Dienst bedungenen Lohns

Digitized by Google

verwirkt haben. Hat er sich aber monatsweise verdungen, so verliert er die Hälfte einer Monatsheuer und soll zugleich der letztere Dienst ungültig und er schuldig sein, bei dem Schiffer zu bleiben, der ihn zuerst gedungen hat.

a. a. O. §. 2.

§. 20.

Dafern aber Jemand von der Besatzung während der Reise ausserhalb Landes sich weigerte, in den von ihm angenommenen Dienste zu verbleiben, und dadurch der Schiffer an Schliessung einiger Fracht zwischen auswärtigen Oertern verhindert, und solchergestalt zur Unzeit und wider Willen und Nutzen der Rhederei gezwungen würde, nach Hause zu gehen, so soll ein Solcher nicht nur seine rückständige Heuer oder Monatsgeld verlieren, sondern auch bei der Zuhausekunft dafür zur Verantwortung gezogen werden, den Schaden ersetzen, auch, nach Befinden, mit Ruthen-, Zuchthaus- oder Gefängnissstrafe bei Wasser und Brod beleget, und wenn andere Verbrechen mit eintreten, solche Strafen darnach geschärft werden, mit der einzigen Ausnahme jedoch, wenn er Gelegenheit gefunden, die Führung eines eigenen Schiffes zu bekommen, in welchem Falle er aber dem Schiffer in Zeiten, und wenigstens acht Tage vorher, ehe dieser von dem Orte, wo der Fall sich zuträgt, abgehen will, davon glaubhafte und bescheinigte Anzeige thun muss, da dann einem Solchen die verdiente Heuer nach der Länge der Zeit zu berechnen und zu vergüten, auch bei entstehendem Streite der Vermittelung des Königlichen Consuls, oder, wenn dieser nicht vorhanden, des Commissionairs und Correspondenten, oder allenfalls dem Ausspruch guter Männer zu überlassen ist.

a. a. O. §. 3.

Digitized by Google

§. 21.

Entweicht ein Seemann vom Schiffe innerhalb Landes, so muss ihm unverzüglich nachgesetzt werden, und wenn man seiner habhaft wird, soll er Alles, was er vom Schiffer entweder an Miethgeld oder Heuer erhalten, zurückzahlen und nach den Umständen mit Ruthen oder Gefängnissstrafe bei Wasser und Brod bestraft werden.

Geschieht die Entweichung auswärts, oder tritt der Matrose heimlich auf einem fremden Schiffe in Dienst, so muss er ebenfalls mit nachzusuchender Hülfe eines Königlich Schwedischen Ministers, Consuls oder Agenten, und wenn eine solche Person dort nicht befindlich, des Correspondenten oder Commissionairs des Befrachters aufgesucht und zurückgefordert, und im Falle er ertappt wird, über die Ursachen seiner Entweichung in des Schiffers und der Besatzung Gegenwart befragt werden, welche sodann der Consul zur Verhinderung fernerer schädlicher Folgen aus dem Wege zu räumen hat, so wie er auch bemühet sein muss, den Schiffer mit dem Matrosen wieder auszusöhnen, worauf er den letztern dem Schiffer wieder an Bord liefert.

Sollte aber kein Vergleich unter ihnen zu Stande zu bringen sein, und will der Schiffer den Matrosen nicht wieder annehmen, noch dieser jenem weiter folgen, so ist zwar der Consul berechtigt, den Entwichenen wieder an Bord zu setzen und ihm anzudeuten, dass er die Reise mit dem Schiffer bis zur Zuhausekunft fortsetze; fände er inzwischen bei des Schiffers oder des Matrosen härterer Gesinnung, ordnungswidrigem Betragen oder aus andern Umständen Ursache, zu glauben, dass eine fernere Verbindung unter ihnen nur noch grössere Unordnungen und Verdriesslichkeiten herbeiführen dürfte, so ist es seine

Digitized by Google

Pflicht, dafür zu sorgen, dass der Entwichene anderswo angebracht, oder auch, wenn er ein Schwede ist, mit einem andern Schwedischen Fahrzeuge, nach Hause befördert werde, und hat in solchem Falle, insofern die Trennung aus einer auf Seiten des Schiffers Statt findenden Ursache nöthig erachtet werden sollte, der Schiffer den Matrosen nächst Bezahlung der resp. vollen, oder viermonatlichen Heuer entweder frei nach Hause und besonders nach dem Hafen, von wo er ausgegangen ist, zurückzuliefern, oder auch ihm ein, nach der Entfernung des Orts, billiges Kost- und Reisegeld, dessen nähere Bestimmung, wenn darüber kein gütlicher Vergleich unter ihnen zu treffen, ebenfalls dem nächsten königlichen Consul oder sonstigem Agenten, in deren Ermangelung aber dem Richter des Ortes zu überlassen ist, zu verabfolgen. Liegt die Schuld an beiden, so wird der Schiffer nach Billigkeit zu einer zur Rückreise zu leistenden Vergütung, etwa in dem Maasse, dass er die Hälfte des zuvor bestimmten Ersatzes trage, anzuhalten sein; trifft aber die Schuld den Matrosen, so hat der Schiffer nur dasjenige, was der Matrose bis dahin von ihm zu fordern hat, zu erstatten und dem Consul zuzustellen.

a. a. O. §. 4.

§. 22.

Kann man des Entwichenen nicht wieder habhaft werden, und bleibt er gänzlich weg, so hat er nicht nur alle etwa rückständige Heuer und Monatsgelder verwirkt, sondern ist ausserdem noch in eine arbitraire, nach richterlichem Ermessen der Umstände, selbst bis zur Confiscation seines Vermögens sich erstreckende Strafe verfallen.

a. a. O. §. 5.

§. 23.

Alle diejenigen, welche Dienste nehmen und sich auf

Kauffartheischiffen gebrauchen lassen, als Steuerleute, Bootsleute, Köche, Zimmerleute, Matrosen, Cajütenwächter, Kochsjungen und Lehrknaben, sind sowohl in Kriegs- als Friedenszeiten von aller Werbung und Pressung zum Kriegsdienste frei, und sollte ein Werber oder Officier einen solchen werben oder annehmen, so liegt es den königlichen Befehlshabern, behörigen Magisträten und Kronbedienten ob, denselben auf geschehenes Ansuchen sogleich zurückzufordern und auf freien Fuss zu stellen.

Im Falle aber bei eintretendem Kriege die königliche Flotte zur Vertheidigung und Sicherheit des Reichs des Beitritts erfahrener Kauffahrtei-Seeleute unumgänglich bedürftig wäre, soll für diejenigen, welche sich zum königlichen Dienste wollen brauchen lassen, und deren die Kauffahrtei-Seefahrt bei solchen Gelegenheiten ohne Schaden und Verlust sollte entbehren können, auf solchen Unterhalt, Verpflegung und Vortheile Bedacht genommen werden, dass sie, wenn sie sich freiwillig auf die königliche Flotte begeben und angenommen werden, in allen Stücken damit zufrieden sein können.

a. a. O. §. 6.

§. 24.

Keinem Kauffahrtei-Seemann, so wenig den höheren als den niedrigern, soll es erlaubt sein, weder hier im Lande, noch auswärts, seinen Namen zu verändern; wer sich darüber betreten lässt, erlegt 5 Rthlr. Strafe, welche an die Stadtcasse verfallen; und sollte Schaden dadurch entstehen, so ist er ausser der erwähnten Geldstrafe noch als ein Falsarius zu bestrafen, und den Schaden zu ersetzen schuldig.

a. a. O. §. 7.

Digitized by Google

5. Von Entlassung des Schiffsvolkes vor der Zeit.

§. 25.

Kein Schiffer darf Jemanden von der Besatzung willkührlich dimittiren, sondern es ist seine Schuldigkeit, das Schwedische sowohl, als das hiesige Schiffsvolk, was er wegführet, wiederum mit zurückzubringen, bei Strafe von Einhundert Reichsthaler Species für jeden Schwedischen enrollirten Matrosen, und von 25 Rthlr. für jeden hiesigen; es wäre denn, dass der Schiffer beweisen könnte, es sei der Matrose gestorben, oder wegen ihm zugestossener schwerer Krankheit die Rückreise mitzumachen ausser Stande gewesen, oder ohne Erlaubniss vom Schiffe gegangen und entwichen, oder endlich, dass in dem am Schlusse des §. 4 des Cap. 4 bemerkten Falle Seitens des Consuls anderweitig über ihn verfügt worden.

a. a. O. Cap. 5. §. 1.

§. 26.

Es ist daher des Schiffers Obliegenheit, wenn er mit seinem Schiffe an einem fremden Orte ankommt, sich unverzüglich mit seinen sämmtlichen Leuten bei dem dortigen Schwedischen Minister, Agenten, Consul oder Commissarius, und wo selbige nicht befindlich, bei dem Correspondenten oder Commissionair der Rhederei oder des Befrachters einzustellen, das Verzeichniss und den Pass seiner Besatzung vorzuzeigen, und wenn einer davon während der Reise entwichen oder mit Tode abgegangen ist, und an welchem Tage dies geschehen sei, zugleich anzumelden.

Ebenso muss er, wenn er von diesem Orte wieder absegeln will, vorher seine Leute überzählen, und das Verzeichniss derselben mit einem Zeugniss über dessen gesche-

Digitized by Google

hene Vorzeigung und über die Beschaffenheit der Mannschaft versehen lassen, für welches Alles keine besondere Bezahlung von ihm gefordert werden soll.

Versäumt er hierin seine Schuldigkeit, so soll er, wenn gleich kein Schaden daraus entstände, in eine Strafe von 25 Rthlr. verfallen sein; sollte sich aber dadurch Schaden ereignen, so dass einer oder mehrere von der Besatzung entweichen und wegbleiben, so soll er, wenn er solches nicht gebührend angezeigt, oder zur Wiederherbeischaffung desselben nicht alle Vorsicht und den gebührenden Fleiss angewendet hat, ausser den eben genannten 25 Rthlr. auch noch die Anfangs gedachte Strafe für jeden erlegen, der auf solche Art wegbleibt; und bekommt von diesen Strafgeldern, in Ansehung der hiesigen Matrosen, die eine Hälfte der Angeber, die andere die Stadtcasse.

a. a. O. §. 2.

§. 27.

Endlich ist es auch des Schiffers Pflicht, wenn er nach vollendeter Reise zu Hause kommt und ehe noch gelöscht wird, sich bei Strafe von 25 Rthlr. mit dem gesammten Schiffsvolke vor der Stadtbehörde wiederum einzufinden und alsdann, im Falle einer oder der andere fehlen sollte, Bescheid zu geben, wo derselbe geblieben, und dafern Jemand ausser Landes auf die eine oder andere unerlaubte Weise vom Schiffe gegangen sein sollte, mit gültigem Beweise sowohl seine Unschuld an der Entweichung des Entlaufenen darzuthun, als auch, dass er zu seiner Wiedererlangung und Ergreifung das gethan, was ihm obgelegen, widrigenfalls er die oben erwähnten Strafen büssen muss. Auch ist er nachgehends noch verbunden, mit des Schiffsvolkes eigenem mündlichen oder schriftlichen Bekenntniss zu beweisen, dass ein jeder von der Besatzung die ihm gebüh-

Digitized by Google

rende Führung wirklich ganz und gar erhalten und genossen habe.

a. a. O. §. 3.

§. 28.

Sollte auch der Schiffer sein Schiff an einem auswärtigen Orte verkaufen, so muss er dennoch nicht nur für die Zurückkunft der Besatzung, sie bleibe beim neuen Schiffer oder nicht, einstehen, und wenn diese, gegen seinen Willen, bei dem neuen Schiffer bleiben wollte, obrigkeitliche Hülfe gebührend suchen, und sie verfolgen, sondern auch der Mannschaft, wenn sie bei dem neuen Schiffer nicht bleibt, den völligen Lohn bezahlen, und sie dann auf seine Kosten frei an den Ort schaffen, von wo er zuerst mit ihr abgesegelt ist.

a. a. O. §. 4.

§. 29.

Wenn sich ein Schiff unter Embargo befindet, oder von einer fremden Macht, mag es übrigens mit oder ohne Convoy gefahren sein, aufgebracht sein sollte, und der verfügte Arrest beträfe nur allein das Schiff und Gut, und dem Schiffsvolke würden die Pässe zur Rückreise nicht versagt, so steht es bei dem Schiffer, ob er seine Leute entlassen will oder nicht.

Im ersten Falle, bei welchem jedoch zugleich festgesetzt wird, dass die Entlassung nur zur Zeit des offenen Wassers geschehen darf, Falls nicht die Mannschaft ebenso gute und bequeme Gelegenheit erhielte, die Rückreise zu Lande zu machen, ist darauf zu sehen, ob die Leute zum weitern Unterkommen und Verdienst sogleich wieder sichere Aussicht finden, da denn der Schiffer ihnen die Heuer nur in so weit, als solche verdient worden, zu bezahlen schuldig, und ist, wenn die

Digitized by Google

Heuer für die Reise im Ganzen bedungen sein sollte, das Verhältniss der zurückgelegten Reise allenfalls nach Ermässigung guter Männer zu bestimmen; findet sich hingegen keine Gelegenheit zum unverzüglichen Verdienste, so muss ihnen der Schiffer die für die Reise geschlossene Heuer völlig, die Monatsheuer aber für vier Monate entrichten, jedoch ohne weitere Vergütung wegen der Rückreise der Mannschaft.

Will im andern Falle der Schiffer seine Leute nicht von sich lassen, sondern behält sie ausdrücklich und stillschweigend an Bord, so ist zwar die Besatzung bei ihm zu bleiben verbunden und kann wider seinen Willen die Entlassung nicht begehren, er hat ihr jedoch alsdann die volle Monatsheuer, und wenn die Heuer für die Reise bedungen ist, für die Zeit der verhinderten Frächt dasjenige bei der Zurückkunft als Vergütung zu bezahlen, was gute Männer darüber bestimmen werden, bei welcher Bestimmung die zu der Zeit gewöhnliche Monatsheuer der Regel nach zum Grunde zu legen ist.

a. a. O. §. 5.

§. 30.

Wäre es aber der Fall, dass der Arrest zugleich persönlich wäre und der Schiffsmannschaft die Pässe verweigert würden, so haben die Leute ausser der freien Beköstigung, es mag ihnen dieselbe vom Schiffer oder in dem feindlichen Lande bestanden werden, nur die halbe Monatsheuer zu fordern, und ist es in Ansehung der Vergütung in Absicht der für die Reise geschlossenen Heuer ebenso, wie vorher erwähnt, zu halten, dass nämlich die Ermässigung durch gute Männer geschieht, wobei die der Zeit gewöhnliche halbe Monatsheuer zum Grunde zu legen.

a. a. O. §. 6.

Digitized by Google

§. 31.

Nach eben diesen Grundsätzen ist auch der Fall zu beurtheilen, wenn ein Schiffer in irgend einem auswärtigen Hafen sich befindet, oder aus Furcht aufgebracht zu werden, an Fortsetzung seiner Reise, oder überhaupt auszugehen verhindert wird.

a. a. O. §. 7.

§. 32.

Würde endlich von einem Kaper einige Mannschaft von Schiffe fortgeführt und von demselben nach einem andern Hafen gebracht, als wohin der Schiffer segeln und seine Leute wieder entgegennehmen kann, so ist der Schiffer der Mannschaft ein Mehreres nicht, als die volle laufende Monatsheuer zu vergüten schuldig, und fällt sodann alle fernere Ansprache an den Schiffer oder dessen Rhederei sowohl in Absicht der Heuer, als der Rückreise gänzlich weg.

a. a. O. §. 8.

6. Von des Steuermanns und anderer Schiffsleute Untauglichkeit.

§. 33.

Wenn ein Steuermann oder ein anderer Schiffsbedienter und Matrose sich vermiethet hat, und es findet sich nachher, dass er dem Dienste, zu welchem er sich verdungen, nicht vorzustehen vermag, er dessen auch durch das Zeugniss zweier oder dreier im Seewesen erfahrener Männer am Bord des Schiffes überwiesen werden kann, so soll er alles dessen verlustig sein, was er schon vom Schiffer erhoben, ingleichen seinen halben Lohn, oder auch die Heuer eines Monats, wenn er monatsweise gedungen war, bezahlen.

Sollte aber der Schiffer eine andere Reise, als wozu er sich zuerst bestimmt und den Steuermann gedungen hatte,

Digitized by Google

vornehmen, und dieser der neuen Fahrt unkundig sein, so mag derselbe nichts desto weniger am Bord bleiben und Bootsmanns-Lohn geniessen, welchen er, ausser dem verdienten Steuermanns-Lohne, so lange die übrige Reise dauern mögte, empfangen soll.

Will aber der Steuermann die übrige, ihm unbekannte Reise nicht mit fortsetzen, so ist der Schiffer schuldig, ihm den halben Lohn auszuzahlen, wenn der Steuermann während der Reise nach dem erst bestimmten Orte, oder ehe das Schiff gelöscht wird, von der neuen Reise benachrichtiget worden; sollte dies nicht früher als nach gebrochener oder eingenommener Ladung geschehen sein, so hat er seinen vollen Lohn zu fordern und zu erheben; doch ist ein Steuermann in einem solchen Falle verbunden, der Wahrheit gemäss anzuzeigen, ob er dieser letztern Gegend und des Fahrwassers kundig sei oder nicht, und findet es sich, dass er hierin etwas Unwahres angezeigt, so soll er nach Ermässigung des Gerichts einer willkührlichen Strafe unterworfen sein.

a. a. O. Cap. 6.

7. Von der Pflicht der Schiffsleute bei dem Laden der Güter und andern Befehlen des Schiffers.

§. 34.

Ein jeder, der sich auf einem Kauffahrteischiffe zu einer auswärtigen Seereise zu dienen dingen lassen, ist schuldig, den Befehlen des Schiffers oder des Befehlshabers an seiner Statt, so wie auch des Officiers, sowohl auf der See als zu Lande, in allen Dingen, die das Schiff und Gut angehen, willig und ohne Widersetzlichkeit zu gehorchen, es sei zu laden oder zu löschen, oder auch das Schiff in die gehörige Lage zu bringen, oder aus dem Hafen zu schaffen, zu kielholen, und sowohl inwendig als auswendig zu

Digitized by Google

reinigen, Güter mit Lootsböten, Schiffsböten, oder andern Fahrzeugen vom Lande ab, ingleichen zum oder vom Schiffe zu bringen, selbige bei Anfällen von Räubern und Feinden zu transportiren und zu bergen, Schaden abzuwehren und Schiffsleute und Gut zu vertheidigen, und in diesem schuldigen Gehorsam muss er fortfahren, so lange er bei dem Schiffer wirklich im Dienste ist, bei Strafe an seinem Eigenthum, Leib und Leben, je nachdem die Sache beschaffen ist, jedoch vor dem behörigen Gerichte.

Sollte auch der Schiffer bei oder nach dem Einladen einiges Gut wieder herausnehmen und an dessen Stelle anderes hinlegen wollen, so sollen alle Schiffsbediente sich dabei nach des Schiffers Gefallen brauchen lassen, jedoch muss er ihnen diese Arbeit besonders vergüten, je nachdem sie sich hierüber vereinbaren, oder auch das Gericht des Ortes unter Königl. Schwedischer Hoheit, wo sie zuerst anlanden, zwischen ihnen entscheidet.

Setzt sich einer von den Schiffsleuten eigensinnig dagegen, so soll er zur Strafe seinen halben Lohn oder eine Monatsheuer erlegen, welche zwischen dem Angeber und der Stadtcasse zu vertheilen.

a. a. O. Cap. 7.

8. Von der Löhnung und den Pflichten der Schiffsleute, wenn das Schiff segelfertig ist.

§. 35.

Alle Seeleute, die sich während der Reise gebührend betragen, haben unabgekürzt den Lohn zu geniessen, worüber sie mit dem Schiffer einig geworden sind, und zwar in dem Maasse, dass von der Heuer, welche für die ganze Reise abgeschlossen worden, ein Dritttheil bezahlt wird, wenn das Schiff zum Ausgehen segelfertig ist, die übrigen zwei Dritttheile aber, wenn es wieder nach Hause kommt.

Digitized by Google

Ist hingegen die Heuer monatsweise bedungen, so muss, wenn das Schiff zum Auslaufen fertig, und der Schiffer seine Reise antreten will, die Heuer bei Reisen in der Ostsee für einen Monat, bei weiteren aber für zwei Monate, und der Rest bei der Zurückkunft bezahlt werden, und es ist dem Schiffer nicht erlaubt, vor geendigter Reise Jemandem mehr, als hier bestimmt worden, auszuzahlen, wenn er nicht für allen Schaden, der daraus entstehen könnte, verantwortlich sein will.

Macht aber der Schiffer mehr als eine Reise ausserhalb Landes, so muss er an jedem fremden Orte, wo gelöscht wird und die Fracht verdient ist, seinen Leuten eine Monatsheuer auszahlen, auch an einem jeden solchen auswärtigen Orte in Gegenwart des Schwedischen Ministers, Agenten, Consuls, Commissairs, oder, wenn solche Personen nicht da sind, in Gegenwart des Correspondenten oder Commissionairs der Rhederei mit seinen Leuten gehörig über dasjenige liquidiren, was ein jeder bis zu der Zeit wirklich verdient und genossen, oder als Rückstand noch zu fordern hat. Diese Liquidation muss dann von beiden Theilen unterschrieben und vom Minister, Agenten, Consul, Commissair, Correspondenten, oder Commissionair verificirt werden, wonächst sie der Schiffer sogleich und ehe er von dem Orte abreiset, seinem Hauptrheder zu übersenden, auch überdies einen jeden von der Besatzung mit einem schriftlichen Beweise und Versicherungszettel über seine noch rückständige Forderung zu versehen hat.

Für solchen Rückstand der Heuer, nebst dem, was die Besatzung noch ferner verdienen mögte, soll die Rhederei verantwortlich sein, und ist verbunden, diesen Belauf unweigerlich und zwar an die Wittwe und Erben des etwa auf der Reise Verstorbenen, sogleich bei der Anmeldung an die

Digitized by Google

zurückgekommene Mannschaft, aber nicht eher auszuzahlen, als bis das Schiffsvolk in beiden mit Rücksicht auf die geschlossene Heuer bemerkten Fällen, bei freier Kost, das Fahrzeug ausgeladen, die Segel abgenommen, auch auf Verlangen des Schiffers, zum Auflegen des Schiffes an dem Orte oder in der Nähe des Orts, wo selbiges gelandet, behülflich gewesen, nur dass dasselbe dadurch nicht über 14 Tage nach der Ankunft aufgehalten werde, wenn dies irgend thunlich ist, im entgegengesetzten Falle der Richter darüber zu entscheiden hat.

a. a. O. Cap. 8.

9. Von der Schiffsleute Freiheit in Schuldsachen.

§. 36.

Niemand soll Macht haben, einen Kauffahrteischiffsbedienten, höheren oder niederen, einer Schuldsache wegen, von einem segelfertigen Schiffe abzunehmen und zur gefänglichen Haft zu bringen; dagegen mag man sein Vermögen, welches er im oder ausser Hause besitzt, gerichtlich angreifen, wenn die Schuld richtig ist, und soll es damit ferner, wie mit allen andern Schulden, gehalten werden, nur dass der Schiffsbediente oder das Schiff in seiner vorgesetzten Reise nicht aufgehalten werde.

Ebenso soll auch kein Schiffsbedienter wegen geringerer Verbrechen vom segelfertigen Schiffe ab- und festgenommen werden, wenn die Rhederei oder der Schiffer Caution für ihn leistet.

a. a. O. Cap. 9.

10. Von der Schiffsleute Führung.

§. 37.

In Ansehung der Rhederei besteht die frachtfreie

Führung der Schiffer und der übrigen Schiffsleute, nach Maassgabe des Hanseatischen Seerechts Tit. 13. §. 6, und zwar bei Tonnen Waaren für den Schiffer und Steuermann, einen jeden in 12 Tonnen Statt der Last, für jeden Officianten in 6 Tonnen, für jeden der Bootsleute in 4 Tonnen und für jeden der Schiffsjungen in 2 Tonnen; bei Weizen und Korn aber für den Schiffer und Steuermann, einen jeden in 30 Scheffeln, für jeden Officianten in 15, für jeden der Bootsleute in 10 und für jeden Schiffsjungen in 5 Scheffeln, insofern sie solches selbst anzuschaffen vermögend sind.

a. a. O. Cap. 10. §. 1.

§. 38.

So viel hingegen die Abgabe betrifft, ist die Führung nicht frei, indessen geniessen die Schiffer und übrigen Schiffsleute dieserhalb bei dem königlichen Licentcomptoir diejenige Vergütung, welche in der Licent- oder Segellations-Ordnung für Pommern vom 15. November 1733 §. 14 gegründet und in dem bei den Volkspässen gedruckten Unterrichte für Schiffer und Schiffsvolk näher bestimmt ist.

a. a. O. §. 2.

11. Von der Schiffsleute Speisung.

§. 39.

Ein Schiffer ist schuldig, drei Mal des Tages, des Morgens, Mittags und Abends, seine Leute zu speisen, und zwar mit solcher Speise und Schiffsgetränk, als billig ist, und die Speiseordnung von 1759 den 4. April vorschreibt, als wonach sich jeder zu richten hat. Will einer mehr haben, so mag er stehen vor dem Zapfen, einen Löschtrunk nehmen, und sich mit dem Brode begnügen, welches er im Korbe findet, und sodann wieder an seine Arbeit gehen; keiner aber soll ermächtigt sein, mehr zu fordern und dawider zu murren, bei Strafe für das erste Mal von 16 Schill.,

Digitized by Google

und der Hälfte mehr, so oft er sich hierin vergeht, es wäre denn, dass das Schiff leck würde, oder die Leute bei dem Ein- und Ausladen oder anderer Arbeit, Tag und Nacht zubrächten, da ihnen dann Essen und Trinken gereicht werden soll, wie solche Arbeit es billig erfordern mögte.

Während der Reise muss auch der Schiffer jeden Morgen und Abend Betstunde halten lassen, und genau darauf sehen, dass ein jeder von der Besatzung sich zur rechten Zeit und mit Andacht dabei einfinde.

a. a. O. Cap. 11.

12. Von der Schiffsleute Krankheit und Absterben.

§. 40.

Wenn einer von den Schiffsleuten so krank wird, dass er nicht länger an Bord bleiben kann, so ist der Schiffer schuldig, ihn, wenn das Schiff noch im Hafen liegt, an Land in eine Herberge zu bringen, mit Holz, Licht, Essen und Trinken, wie er es am Bord genossen, zu versorgen und seiner durch einen dazu bestellten Menschen pflegen zu lassen. Doch soll er des Kranken wegen seine Reise nicht versäumen, sondern wenn die Krankheit noch in demselben Hafen, wo der Kranke angenommen worden, eingetreten, ihm dasjenige lassen, was er bereits erhalten hat; wäre er aber auf der Rückreise erkrankt, ihm seinen vollen Lohn auszahlen, oder auch im Falle der monatsweise bedungenen Heuer, alle rückständige Heuer, den laufenden Monat für voll gerechnet, wodurch denn beide völlig geschiedene Leute sind.

a. a. O. Cap. 12. §. 1.

§. 41.

Stürbe Jemand auf der Reise, so haben dessen Erben, wenn es auf der Hinreise geschieht, den halben, geschieht es auf der Rückreise, den vollen Lohn vom Schiffer zu for-

Digitized by Google

dern und zu erheben, so weit solcher nicht schon vom Verstorbenen selbst erhoben oder auf dessen Beerdigung verwandt worden, welche der Schiffer auf dem Lande, wenn er nahe dabei ist, bestellen lassen soll.

a. a. O. §. 2.

§. 42.

Verbleibt der Kranke auf dem Schiffe, so geniesst er seinen Lohn, gleich als wenn er gesund wäre.

a. a. O. §. 3.

13. Von des Schiffers Pflicht, wenn sich ein Todesfall ereignet.

§. 43.

Wenn ein Seefahrender auf dem Schiffe oder auf dem Lande stirbt, soll der Schiffer, der ihn in's Schiff genommen, er sei im Dienste oder nicht, in Gegenwart zweier Andern, wenn es sein kann, Bekannten oder Verwandten des Verstorbenen, ein richtiges Verzeichniss von allen und jeden Sachen und Eigenthum des Verstorbenen aufnehmen lassen, und solches Alles in seiner Verwahrung behalten, bis er wieder nach der Stadt zurückkommt, von wo er abgesegelt ist, oder wo er den Verstorbenen angenommen hat, oder dessen Erben sich finden lassen, da er denn die Sachen nach dem Verzeichnisse an das Gericht abliefern soll, um sie dasselbe zuzustellen, der dazu das nächste Recht hat. Wenn jedoch Jemand mit einer gefährlichen ansteckenden Krankheit befallen wird, so soll der Schiffer schuldig sein, diejenigen Kleidungsstücke, so derselbe während der Krankheit am Leibe getragen, er mag von der Krankheit wieder hergestellt werden, oder daran sterben, so wie die Betten, worauf er gelegen hat, nicht nach Hause zu bringen, sondern sofort über Bord zu werfen; handelt er hierwider, so ist er,

Digitized by Google

nach Bewandtniss der Umstände, in eine an die Stadt zu erlegende willkührliche Strafe verfallen.

Sollten sonst unter dem Nachlasse solche Sachen befindlich sein, die dem Verderben ausgesetzt sind, so hat der Schiffer Macht, dieselbe am Maste dem Meistbietenden gegen baare Bezahlung oder Abzug vom Lohn zu verkaufen, und soll hierüber Rechnung ablegen. Versäumt der Schiffer dies Alles, so ist er jedes Mal in eine Strafe von 7 Rthlr. 24 Schill. verfallen, welche zu gleichen Theilen zwischen dem Ankläger und der Stadtcasse vertheilt werden sollen, und bleibt nichts desto weniger den Erben des Verstorbenen für Alles, was sie mit Recht zu fordern haben können, verantwortlich.

a. a. O. §. 13.

14. Von Verwundung und Heilung der Schiffsleute.

§. 44.

Bekommt einer von den Schiffsleuten Wunden oder andere Schäden bei den Geschäften, die er auf Befehl des Schiffers verrichtet, so soll der Schiffer schuldig sein, ihn auf Schiffskosten heilen zu lassen und ihm seinen vollen Lohn für die ganze Reise zu geben, wenn er gleich seinen Dienst zu endigen nicht im Stande sein sollte.

Käme aber einer durch eigene Schuld, Trunkenheit, Uebermuth, oder andere ähnliche Begebenheit zu Schaden, so steht er seine eigene Gefahr, und ist der Schiffer, wenn er es will, berechtigt, ihm den Dienst aufzukündigen, auch einen Andern anzunehmen, und trüge dieser Fall sich zu, ehe die Reise angetreten worden, so muss der solchergestalt Beschädigte dem Schiffer Alles zurückgeben, was er

Digitized by Google

von ihm erhoben hat, auch ihm dasjenige vergüten, was er dem Neuangenommenen etwa mehr an Lohn geben muss.

a. a. O. Cap. 14.

15. Vom Schiffschirurgus.

§. 45.

Wenn ein Chirurgus auf einem Schiffe angenommen ist, soll er schuldig sein, allen und jeden von den Schiffsleuten mit Haarbeschneiden und Barbieren zu dienen, auch ihre Schäden und Krankheiten zu heilen, ohne dass er dafür mehr als seinen ordentlichen Lohn geniesse. Ist aber Jemand mit einer bösen und ansteckenden Krankheit behaftet, oder auch ausser dem Schiffsdienst zu Schaden gekommen, so hat er dafür eine billige Belohnung zu geniessen, wie sich beide darüber vergleichen oder auch drei unparteiische Schiffsofficiere für Recht erkennen.

a. a. O. Cap. 15.

16. Vom Spiel der Schiffsleute.

§. 46.

Keinem der Schiffsleute, hohen oder niederen, soll es erlaubt sein, auf oder ausser dem Schiffe, so lange die Reise dauert, um Geld oder Geldeswerth zu spielen. Handelt er dagegen, so hat er dasjenige, was von ihm beim Spiel ausgesetzt oder gewonnen worden, verwirkt, welches den armen Seefahrenden zufliesst; und überdies erlegt sowohl derjenige, welcher gewonnen, als der, welcher verloren hat, 16 Schill. Strafe, welche zwischen dem Angeber und den armen Seefahrenden zur Hälfte zu vertheilen sind, und kann der Schiffer solche gleich einfordern, oder auch nach geendigter Reise vom Lohne abziehen. Eben dies gilt, wenn Jemand auf Borg spielt. Hätte auch Jemand über solche Schuld von einem Andern eine Handschrift, so soll der

Digitized by Google

Schiffer schuldig sein, diese zu zerreissen; wie denn ein solcher Schuldbrief von gar keiner Gültigkeit ist, und darauf weder in noch ausser Gericht etwas gefordert noch erhoben werden kann.

a. a. O. Cap. 16.

17. Von der Vorsichtigkeit der Schiffsleute im Schiffe.

§. 47.

Wer von den Schiffsleuten sich an Bord betrinkt, oder seine Wache verschläft oder vernachlässigt, oder auch mit Licht, Feuer oder sonst blossem Feuerwerk unter den Oberlauf, besonders in den Raum und in die Speise- und Pulverkammern geht, oder ohne des Schiffers Vorwissen und Erlaubniss eine Koye oder Schlafstelle im Schiffe einnimmt, oder loses Heu oder Stroh dort liegen hat, soll nach Bewandtniss der Umstände in eine Geldbusse von 16 bis 32 Schill., so wie der Schiffer, Steuermann, oder einer von denen, die in der Cajüte essen, Falls sie sich hierin etwas zu Schulden kommen liessen, in eine Geldbusse von 32 Schill. bis 1 Rthlr. 16 Schill., die der Stadt anheim fällt, verfallen sein, ausserdem aber, wenn durch dergleichen Unvorsichtigkeit Schaden und Verlust entstanden sein sollte, die nachdrücklichere Bestrafung den Gerichten, so wie dem Beschädigten die Zugeständnisse wegen des Schadenersatzes ausdrücklich vorbehalten bleiben.

a. a. O. Cap. 17.

18. Von des Schiffers Pflicht bei einem bewehrten Schiffe.

§. 48.

Alle Schiffer, die auf bewaffneten Fahrzeugen segeln, sollen genau darauf Acht geben, auch ihre Constabel und andere Bediente dazu anhalten, dass das Pulver alle

Digitized by Google

vierzehn Tage gewendet und umgeführt, und bei gutem Wetter, und wenn zuvor alles Feuer gut ausgelöscht worden, auf dem Verdecke gewittert und getrocknet werde, vorzüglich am Lande, wo es mit besserer Bequemlichkeit geschehen kann. Sie sollen auch dahin sehen, dass die Stücke auf dem Schiffe nebst der Ladung, jede Art für sich, und anderer dazu gehörigen Geräthschaft allezeit fertig und in guter Ordnung gehalten werden. Thun sie dies nicht, und verdirbt etwas aus Vernachlässigung, oder betrifft das Schiff und Gut einiger Schaden durch ihre Versäumniss, so sollen sie dafür verantwortlich sein, je nachdem die Besichtigung des durch ihr Vergehen angerichteten Schadens es ausweiset.

Keiner von den Schiffsleuten darf an Bord ohne Befehl oder Erlaubniss des Schiffers schiessen; thut er es doch, so soll er dafür vom Schiffer bestraft werden, auch das verschossene Pulver und Blei doppelt bezahlen.

a. a. O. Cap. 18.

19. Vom Schiffsboot und anderer Geräthschaft.

§. 49.

Wenn einer von den Schiffsleuten das Schiffsboot oder Esching ohne des Schiffers Wissen und Willen ablöset, so soll er 32 Schill. bezahlen. Nimmt und gebraucht ein Fremder dies Boot ohne Erlaubniss, so ist er nicht nur in gleiche Strafe verfallen, sondern muss überdies dem Eigner einen billigen Lohn entrichten, auch ihm allen dadurch verursachten Schaden ersetzen.

Wenn Jemand Geräthschaft, welche zum Schiff oder einem der Schiffsbedienten gehört, abhanden bringt, muss er 16 Schill. Strafe erlegen und ebenfalls allen Schaden ersetzen.

a. a. O. Cap. 19.

Digitized by Google

20. Von der verbotenen Taufung der Schiffsleute.

§. 50.

Die Gewohnheit, beim Vorbeisegeln des Kullen, oder einer andern Erdspitze oder Vorgebirges, diejenigen vom Schiffsvolke, welche diese Fahrt vorher noch nicht gemacht, zu taufen, soll forthin nicht weiter geduldet und zugelassen werden, sondern der Schiffer für jeden Matrosen, der eine solche Reise zuvor nicht gemacht, auf jede Tischgesellschaft seiner Leute eine Kanne Wein geben, so dass ein jeder davon einen Trunk bekomme. Andere Seefahrende aber sollen ganz frei sein, es wäre denn, dass sie aus gutem Willen dem Schiffsvolk etwas zum Besten geben wollten.

Wer hiergegen mit oder ohne Gewalt handelt, soll nach richterlichem Ermessen bestraft werden.

a. a. O. Cap. 20.

21. Von Zank und Schlägerei unter den Schiffsleuten.

§. 51.

Stösst einer von den Schiffsleuten gegen den andern, es sei auf dem Schiffe oder am Lande, Scheltworte aus, so hat der, welcher sich zuerst hierin vergangen, 16 Schill., der Gescholtene aber, wenn er wieder schilt, halb so viel, als Strafe zu erlegen.

Vergeht sich Jemand auf solche Art gegen den Schiffer oder den Befehlshaber in seiner Stelle, so wird die Strafe um die Hälfte vergrössert; auch wird der Schiffer, wenn dieser sich in der Art vergehen sollte, ebenso wie ein Anderer bestraft.

Wenn einer den andern nur mit den Händen schlägt, so ist er für jeden Schlag mit 16 Schill. zu bestrafen, und der Geschlagene, wenn er auf frischer That wieder schlägt,

Digitized by Google

um die Hälfte. Sollte auch der Schiffer bei einem seiner Leute wegen Unbescheidenheit, Ungehorsams, oder groben Vergehens eine körperliche Züchtigung nöthig finden, so kann er deshalb und in sofern er nicht die gebührenden Maasse überschreitet, zu keiner Verantwortung gezogen werden; wenn er aber seine Leute unvernünftig behandelt, mag er der gerichtlichen Ansprache und gebührenden Strafe nicht entgehen; den Leuten aber ist es in keinem Falle verstattet, Gegenwehr zu thun, vielmehr wird diese ihnen bei der schwersten Ahndung untersagt.

Legt aber einer von den Leuten Hand an den Schiffer, oder denjenigen, welchen er in seine Stelle gesetzt hat, schlägt oder verwundet ihn, so hat er seinen ganzen Lohn verwirkt, und ausserdem zu gewärtigen, was Urtheil und Recht in einem solchen Falle mit sich bringen.

a. a. O. Cap. 21.

22. Vom Schifferrecht und Einforderung der Strafgelder.

§. 52.

Wenn Schwüre, Flüche, grobe Worte oder andere Unanständigkeiten während der Reise unter den Schiffsleuten vorfallen, worüber keine gewisse Strafe bestimmt ist, so soll der Schiffer das Recht haben, solche nach Befinden, jedoch nicht höher als mit 24 Schill. zu bestrafen, und kann der Schiffer, wenn dergleichen oder andere Vergehungen auf der Reise vorfallen, mit seinen Schiffsofficieren und einsichtsvollsten Bootsleuten, die unparteiisch sind, die Sache untersuchen, und die Geldbusse erkennen, welche in diesem Seerechte festgesetzt ist.

Wenn aber das Vergehen zu gross, als dass der Schiffer es auf diese Art abmachen könnte, so soll er den Schuldigen festnehmen und die Sache bei seiner Zuhausekunft

Digitized by Google

dem Gerichte anzeigen, wozu ihm die übrigen Schiffsleute, wenn es nöthig ist, behülflich sein, widrigenfalls selbst des Andern verdiente Strafe leiden sollen.

a. a. O, Cap. 22, §. 1.

§. 53.

Alle Strafgelder, welche solchergestalt auf der Reise verwirkt werden, mag der Schiffer von den Schuldigen sogleich einfordern, oder auch von der Heuer abziehen, wenn die Reise geendigt ist, und soll er darüber richtige Rechnung halten, auch die Strafgelder, welche den armen Seefahrenden zukommen, an die Cassenverwalter abliefern und sich darüber quittiren lassen. Versäumt er dies, so muss er noch einmal so viel bezahlen. Sollte hernach zwischen dem Schiffer und seinen Leuten über die erhobenen Strafgelder Streit entstehen, so kann ersterer sich mit der quittirten Berechnung schützen; wollte aber einer von den Schiffsleuten die verwirkte Strafe sich nicht kürzen lassen, so wird das Gericht zu entscheiden haben, wie die Strafe desselben zu vermehren sei.

a. a. O. §. 2.

23. Von Veränderung des Schiffers während der Reise.

§. 54.

Wenn ein Schiffer während der Reise erkrankt oder stirbt, oder auch abgesetzt und ein neuer angenommen wird, sollen alle Schiffsleute dem Neuangenommenen, gleich dem vorigen, dienen, folgen und gehorchen.

Wenn aber ein Schiffer sein Schiff verkauft, oder sonst auf irgend eine Art einem Andern überlässt, so sind die Leute dem neuen Schiffer nicht weiter verpflichtet, als

so lange die Reise dauert, zu welcher sie zuerst gemiethet waren.

Will der neue Schiffer zur Vollendung dieser Reise die vorigen Leute nicht gebrauchen, so soll ihnen ihr voriger Schiffer den vollen Lohn auszahlen und sie auf seine Kosten frei nach dem Orte schaffen, von wo er zuerst mit dem Schiffe abgesegelt ist.

a. a. O. Cap. 23.

24. Von der Ablohnung der Schiffsleute und Löschung des Schiffes.

§. 55.

Wenn eine Reise geendigt ist, soll der Schiffer seinen Leuten Lohn und Heuer der Abrede gemäss bezahlen, bei 4 Rthlr. Strafe, welche unter die Schiffsleute zu vertheilen sind. Doch sind sie vorher noch schuldig, das Schiff auszuladen und wieder zu ballasten, auch die Segel vom Raa abzunehmen, und wenn der Schiffer es verlangt, das Schiff abtakeln zu helfen, wie solches schon im 8. Cap. §. 2 näher bestimmt worden. Bezahlt alsdann der Schiffer seinen Leuten den Lohn nicht binnen 24 Stunden, so büsset er jeden Tag des Verzuges jedem Officier mit 24 Schill., und jedem Matrosen mit 16 Schill., bis der Lohn von ihm bezahlt wird.

a. a. O. Cap. 24. §. 1.

§. 56.

Da es sich auch zutragen kann, dass der Schiffer auf der Hinreise durch Umstände genöthiget wird, in irgend einen andern Hafen einzulaufen, als wohin er bestimmt gewesen und die Schiffsleute gemiethet sind, so müssen diese, wenn etwa der Schiffer dort einen Theil der Ladung löschen will, ihm bei Verlust ihres halben Lohnes oder der Heuer von zwei Monaten behülflich sein, wofür sie jedoch, ausser ihrem

Digitized by Google

Lohne, ein Paar neue Schuhe, oder deren Werth, bekommen sollen. Sollte er aber dort die ganze Ladung löschen, und entweder eine neue, oder auch Ballast einnehmen, so soll der sämmtlichen Schiffsleute Lohn als verdient angesehen werden, gleich als wäre es an dem Orte geschehen, wohin die Reise anfänglich bestimmt worden. Nichts desto weniger aber soll das Schiffsvolk nachher schuldig sein, dem Schiffer auf weiterer Reise, oder nach Hause zu folgen, wie derselbe es verlangt, bei der oben benannten Strafe.

Trüge es sich auch zu, dass der Schiffer auf der Reise an einem abwärts gelegenen Orte die Ladung löschte, so ist in solchem Falle der ganze Lohn der Leute als verdient anzusehen, gleich als wenn die ganze Reise geendigt wäre; doch müssen alle Schiffsleute in des Schiffers Dienst verbleiben, bis er dahin wieder zurückgekommen, von wo er ausgesegelt ist.

a. a. O. §. 2.

§. 57.

Findet sich ferner ein Schiffer auf Befehl der Rhederei, oder durch eine ihm von auswärtigen Obern zugekommene vortheilhafte Fracht veranlasst, seine Reise zu verändern oder zu verlängern, und nach einem andern Orte zu segeln, als wohin die Schiffsleute zuerst gedungen worden, so sollen sie nichts desto weniger schuldig sein, ihm auch dahin ohne Widerrede zu folgen, wie sie denn überhaupt verbunden sind, während der Reise den Befehlshabern der Schiffe pünctlich zu gehorchen, und ihren Ordres in Allem, was Schiff und Gut betrifft, mit gebührendem Gehorsam, ohne die geringste Widerspenstigkeit, Folge zu leisten, auch insbesondere, so lange sie in der Fahrt sind, sich spätere Frachten im Jahre, wenn selbige auch vor dem Antritt der Reise nicht verabredet sein sollten, in keine Wege zu entziehen.

Digitized by Google

Dagegen soll ihnen, nach Bewandtniss der Fälle, eine billige, bei verfehlter gütlicher Vereinbarung, nach ihrer Zurückkunft, von der Obrigkeit zu bestimmende Vergütung bestanden werden; die Widerspenstigen aber haben zu gewärtigen, dass sie von den an auswärtigen Handlungsorten befindlichen königl. Consuln, Agenten und Commissarien nicht nur durch erforderliche Zwangsmittel zu ihrer Schuldigkeit werden angehalten, sondern auch nach Befinden der Umstände bei ihrer Zurückkunft in's Vaterland mit willkührlicher Geld- oder Leibesstrafe beleget werden.

a. a. O. §. 3.

§. 58.

Keiner soll Ballast an den Orten auswerfen, wo es verboten ist, bei der Strafe, die eine jede Stadt darauf gesetzt hat. Auch müssen insbesondere die Lootsen, wenn sie auf den Schiffen oder unterwegs beim Lootsen sind, darauf achten, dass kein Ballast weder während des Segelns, noch auch, wenn die Schiffe still im Hafen oder auf der Rhede liegen, in den Hafen, die Rhede oder in das Fahrzeug geworfen werde, und solches, wenn es geschieht, sogleich bei der Behörde zur Bestrafung anzeigen. Wenn sie in dem Einen oder dem Andern ihre Pflicht versäumen, sind sie in eine Strafe von 2 Rthlr. verfallen. Derjenige aber, welcher aus einem Fahrzeuge oder Boote Steine oder Ballast in dem Hafen, oder an solchen Orten auswirft, wo Fischerzeug ausgestellt ist, welches dem Fischfang schädlich sein kann, soll das erste Mal nach den Umständen eine Geldstrafe von 5 bis 25 Rthlr., und das zweite Mal doppelt so viel erlegen, auch, wenn es thunlich ist, das Ausgeworfene wieder ausholen.

a. a. O. §. 4.

Digitized by Google

25. Von Streitigkeiten zwischen dem Schiffer und den Schiffsleuten.

§. 59.

Entsteht während der Reise auf der See oder auf dem Lande Streit zwischen dem Schiffer und den Schiffsleuten oder auch unter diesen allein, und derselbe wäre so wichtig, dass er nur rechtlich geschlichtet werden könnte, so soll keinem erlaubt sein, den andern an einem unter fremder Hoheit belegenen Orte deshalb gerichtlich zu belangen, sondern jeder soll mit der Klage warten, bis sie wieder an einen unter Schwedischer Krone und in den dazu gehörigen Ländern gelegenen Ort zurückkommen. Handelt einer dagegen, so ist seine rückständige Heuer verfallen, die zwischen den Rhedern, dem Ankläger der Schiffsleute und den armen Seefahrenden getheilt wird, und soll daneben Alles, was an auswärtigen Orten entschieden worden, ungültig und kraftlos sein. Dem Schiffer ist indessen unbenommen, an einem auswärtigen Orte die Hülfe der Obrigkeit nachzusuchen, um nöthigenfalls die Ungehorsamen und Widerspenstigen von seinen Leuten zum Gehorsam zurückbringen zu lassen.

a. a. O. Cap. 25.

26. Vom Schiffsfrieden.

§. 60.

Allen Frieden und alles Recht, so man in seinem Hause und Hofe hat, muss man auch eben so gut auf seinem Schiffe haben. Demnach sollen alle Streitigkeiten, Verwundungen, Mord und andere Fälle, so sich daselbst zutragen, geurtheilt und gerichtet werden, wie die That beschaffen ist und die Rechte besagen.

a. a. O. Cap. 26.

Digitized by Google

B. Von der Schiffsfracht.

1. Vom Schlusse der Schiffsfracht.

§. 61.

Ueber jede Befrachtung eines Kauffahrteischiffes, welche von einem oder mehreren geschlossen wird, sollen gewisse Schriften zwischen dem Schiffer und Befrachter aufgesetzt werden. Diese Schriften heissen Certepartien und enthalten alle diejenigen Bedingungen, unter welchen die Befrachtung verabredet ist. Ferner muss auch der Schiffer für einen jeden, der Gut in sein Schiff ladet, drei Anerkennungsschriften, welche Connoissemente genannt werden, und übrigens, ohne Bezeichnung einer gewissen Person, lediglich an des Befrachters Ordre gestellt sein können, unterzeichnen, alle drei gleichen Inhalts, so dass, wenn dem einen Genüge geschehen, die andern weiter von keinem Werthe sein sollen. Versäumen der Schiffer und Befrachter, oder wer sonst Güter einladet, dergleichen Schriften aufzusetzen (Kleinigkeiten ausgenommen, die man etwa dem Schiffer mitgiebt, und worüber gewöhnlich nur ein Empfangschein ertheilt wird), und entsteht dadurch nachher Streit zwischen den Parteien, so soll jeder von ihnen 4 Rthlr. an Strafe erlegen, welche dem Gerichte anheimfallen, auch weder ein Interlocut noch Endurtheil in der Sache ergehen, bis solche Strafgelder erlegt sind, und erginge es dennoch, dasselbe kraftlos und ungültig sein.

Schwed. Pomm. Seerecht Abth. II. Cap. 1.

2. Von Wiederverheuerung eines geheuerten Schiffes.

§. 62.

Keiner, der ein Schiff auf eine gewisse Zeit geheuert und befrachtet hat, darf dasselbe zum Schaden des Eigen-

Digitized by Google

thümers an einen Dritten verkaufen oder verpfänden, wohl aber steht ihm frei, es auf so lange Zeit, als er es selbst gemiethet hat, wiederum an einen Andern zu vermiethen.

a. a. O. Cap. 2. §. 1.

§. 63.

Kein Befrachter ist ermächtigt, ohne der Rheder Einwilligung, den Schiffer oder die Schiffsleute auf einem Schiffe zu verändern, und wenn er es thut, soll es ungültig sein und er für allen Schaden stehen, der daraus entstehen mögte.

a. a. O. §. 2.

3. Von der Sommerheuer.

§. 64.

Wenn Jemand ein Schiff auf einen ganzen Sommer gemiethet hat, und es auf Martini wieder in den verabredeten Hafen zurückliefert, so ist er von aller Ansprache frei. Wird er aber durch die Noth gezwungen, es länger zu gebrauchen, so bezahlt er billig die Fracht für die übrige Zeit, bis es wieder in dem rechten Hafen angekommen ist.

a. a. O. Cap. 3.

4. Wenn Güter im Schiffe beim Ein- und Ausladen beschädigt werden.

§. 65.

Beim Einschiffen der Güter müssen zuvörderst die Taue und Takel untersucht werden, ob sie auch stark und tauglich sind. Die Schiffsleute sind daher schuldig, sie dem Schiffer oder Steuermann vorzuzeigen, welche, wenn sie solche für gut erkennen und dennoch Schaden entsteht, dafür verantwortlich sind. Wird aber die Vorzeigung von den Schiffsleuten verabsäumt, müssen diese für den Schaden haften. Ebenfalls soll auch kein Gut in das Schiff gehisst werden, ehe und bevor die Kaufleute, denen es gehört, das

Digitized by Google

Tauwerk besehen haben. Wenn dies unterbleibt und Schaden dadurch entsteht, so müssen der Schiffer und die Schiffsleute ihn ersetzen, je nachdem jeder daran Schuld gewesen, und eines jeden bedungener Lohn gross und klein ist. Haben aber die Kaufleute das Tauwerk für tüchtig erkannt und es entsteht dennoch Schaden dadurch, so müssen sie diesen gemeinschaftlich tragen, so viel ihrer das Tauwerk genehmiget haben.

a. a. O. Cap. 4. §. 1.

§. 66.

Alles Gut, welches in ein Schiff geladen wird, soll daselbst, ehe das Schiff unter Segel geht, so gestauet[a]), gestützt und mit Gestellen verwahrt werden, dass kein Schaden entstehen mag. Ingleichen muss dass Schiff auf dem Verdeck dicht getrieben und kalfatert, auch mit Takelgeräth und allem Zubehör wohl versehen sein, ehe das Gut eingeladen wird, und kann der Schiffer solches zu seiner Rechtfertigung von einigen Kunstverständigen besichtigen lassen; widrigenfalls ist er, wenn dadurch Schaden entstehen sollte, denselben zu tragen schuldig.

Sind auch der Kaufmann und Schiffer darüber verschiedener Meinung, und behauptet letzterer, das Schiff sei wohl in Stand gesetzt und das Gut wohl gestützt, gestauet und gestellt worden, so wird ihm geglaubt, in sofern er unter seinem Schiffsvolke, nach der Auswahl des Kaufmanns, vier Zeugen dazu stellen kann, welche ihre Aussage mit einem Eide bekräftigen. Vermag er solche Zeugen nicht zu stellen, so muss er und das Schiffsvolk wieder den Schaden ersetzen, je nachdem sie daran Schuld sind und nach dem Werthe, den das Gut zu der Zeit und an dem Orte, da es gelöscht werden sollte, gehabt haben würde, wogegen er aber die volle Fracht zu geniessen hat.

a. a. O. §. 2.

Digitized by Google

a) Stauen (arrimer) heisst: die Güter und Ladung, welche ein Schiff einnimmt, in demselben vertheilen und verpacken, so dass jedes seine bequeme und zur guten Fahrt des Schiffes möglichst beitragende Stelle habe.

§. 67.

Für den Schaden, an welchem der Schiffer keine Schuld hat, kann er auch nicht verantwortlich sein. Gleichwohl ist er und das Schiffsvolk schuldig, wenn Gefahr entsteht, derselben so viel als möglich zuvorzukommen und das Gut zu retten, und zwar ohne Belohnung, in sofern keine besondern Kosten und Arbeiten dazu verwandt worden, welche von dem Eigenthümer des Guts zu ersetzen sind.

a. a. O. §. 3.

§. 68.

Behauptet Jemand, dass das Gut beschädigt sei, so ist er befugt, zwei oder drei Mal an die Fässer zu schlagen, ehe sie aus dem Schiffe gehisst werden, und hat alsdann die Wahl, entweder dem Schiffer die volle Fracht zu bezahlen, oder ihm auch an deren Stelle das Gut zu überlassen, wie er es am besten findet.

a. a. O. §. 4.

5. Von der Fracht, wenn das Schiff nicht beladen wird.

§. 69.

Wenn ein ganzes Schiff, gross oder klein, nach so vielen Lasten, als es tragen kann, gehcuert oder befrachtet wird, so soll der Befrachter, wie er es auch beladen mag, wenig, viel oder gar nicht, dennoch schuldig sein, die versprochene Fracht oder Heuer zu bezahlen.

Hat er es aber in dem Maasse gedungen, dass er nicht mehr Fracht, als nach der Lastenzahl, die er eingeschifft, bezahlen solle, so ist er auch nicht schul-

Digitized by Google

dig, mehr zu bezahlen, als für jede Last bedungen worden.

a. a. O. Cap. 5. §. 1.

§. 70.

Miethet Jemand Raum im Schiffe für bestimmte Lasten und zögert hernach mit der Einladung über die festgesetzte Zeit, so ist der Schiffer, wenn er sonst fertig ist und gutes Wetter und Wind bekommt, nicht schuldig, deshalb seine Reise zu versäumen oder aufzuhalten, sondern hat doch seine volle Fracht zu fordern, wenn er seine Reise glücklich zurückgelegt hat, in sofern während der Zeit der gemiethete Schiffsraum ledig und offen gehalten worden.

a. a. O. §. 2.

§. 71.

Wenn ferner ein Schiffer nach einem gewissen Orte befrachtet wird, um dort seine volle Ladung zu empfangen, danächst aber nicht mehr als einen Theil der Ladung bekommt, so hat er, wenn das Schiff wieder zurückkommt, nichts desto weniger seine volle Fracht zu erheben, im Falle er durch seinen eingelegten Protest erweisen kann, dass die Schuld auf Seiten des Befrachters gewesen sei.

a. a. O. §. 3.

§. 72.

Sollte es sich zutragen, dass der Schiffer an dem Orte, wohin er gedungen worden, gar keine Fracht bekäme, so muss er, wie oben gemeldet ist, protestiren, und hat alsdann Freiheit, anderswo eine Fracht zu suchen, so gut er kann, welche ihm danächst von der Fracht gekürzt werden soll, die der vorige Befrachter versprochen hatte.

a. a. O. §. 4.

§. 73.

Geht aber das Schiff unter, ehe es zurückkommt,

Digitized by Google

so ist der Befrachter von Erlegung der Fracht befreiet.

a. a. O. §. 5.

6. Von dem Verzeichniss der ganzen Ladung.

§. 74.

Alle Schiffer, sie mögen ankommen oder absegeln, sollen schuldig sein, selbst oder durch ihren Steuermann, oder irgend einen andern Schiffsbedienten, ein richtiges Verzeichniss von ihrer ganzen Schiffsladung zu halten oder halten zu lassen, mit Bemerkung der Namen sowohl dessen, der das Gut eingeladen, als auch desjenigen, der es empfangen soll, ingleichen der Nummern und Markzeichen auf allen Tonnen, Kisten und Packen, nebst dem, was darin ist, so wie das Gut, eins nach dem andern, eingeladen worden. Dieses Verzeichniss sollen sie sodann den Zöllnern an den Orten, wo sie ankommen, oder von wo sie aussegeln, überliefern, und ist keiner von den Zollbedienten ermächtigt, eine Ausrechnung über die Zollgelder auszufertigen, viel weniger ein Schiff abzufertigen, oder ausladen zu lassen, bevor ihm ein solches Verzeichniss eingehändigt worden; wie solches Alles die königliche Licent- und Segellations-Ordnung in Pommern näher bestimmt und festsetzt.

a. a. O. Cap. 6.

7. Von den Liegetagen.

§. 75.

Kann ein Befrachter das Schiff zu dem Tage nicht beladen, den er mit dem Schiffer verabredet hat, und ist es zwischen ihnen ausgemacht, wie es in solchem Falle gehalten werden soll, so ist solches auf beiden Seiten gültig. Wenn aber darüber im Voraus nichts verabredet sein sollte, so ist der Schiffer schuldig, funfzehn Tage über den Tag

Digitized by Google

zu warten, der zur Vollendung des Einladens angesetzt war, doch so, dass der Befrachter ihm dafür besonders Vergütung thue, wie sie sich darüber vergleichen, oder auch gute Männer, die es verstehen, für billig erkennen. Beladet gleichwohl der Befrachter das Schiff auch in den funfzehn Tagen nicht, welche ihm zugegeben worden, und liegt die Schuld davon an ihm, so ist der Schiffer, wenn er will, von dieser Befrachtung frei, der Befrachter hingegen schuldig, ihm die volle Fracht und die Tage, welche er über die Befrachtung gewartet hat, zu bezahlen. Diese Tage werden Liegetage genannt. Von Allem dem, was dafür an Wartegeldern oder Schadenerstattung gegeben wird, geniessen der Schiffer und die Rhederei drei Viertheile zur Hälfte, und das übrige Viertheil theilen die Schiffsleute unter sich nach Verhältniss des Lohns, den jeder geniesset.

a. a. O. Cap. 7.

8. Von der Getreideladung.

§. 76.

Nimmt ein Schiffer eine Ladung Getreide zum Verfahren ein, so ist er schuldig, solches, so oft es nöthig ist und Unwetter es nicht hindert, umstechen zu lassen, wofür er jedesmal 1 Lssl. geniesset, den er mit den Schiffsleuten, nach Verhältniss des Lohnes derselben, zu theilen hat. Wird solches verabsäumt und das Getreide dadurch erhitzet und dumpfig, so ist der Schiffer für den Schaden verantwortlich.

a. a. O. Cap. 8.

9. Von Verhinderungen in der Schiffsfracht, die von höherer Hand kommen.

§. 77.

Wenn eine Fracht geschlossen, und die Certepartie ge-

macht ist, und es entsteht sodann Krieg oder Orlog[a]), oder das Schiff würde in Krondienst genommen, oder von Seiten der Krone mit Beschlag belegt, oder es entstände ein anderer Unfall, wodurch die Reise verhindert würde, ohne des Schiffers Willen und Veranlassung, so sind beide von einander geschieden, nur dass der eine dem andern die Hälfte der Unkosten, die in solchem Falle gemacht worden, tragen helfe.

a. a. O. Cap. 9. §. 1.

a) Orlog ist ein altes, aber in der Seesprache allgemein gebräuchliches Wort für Krieg; so sagt man ebenfalls Orlogsflotte, Orlogsschiff, für Kriegsflotte, Kriegsschiff.

§. 78.

Wäre das Schiff an einem Orte gefrachtet und bestimmt, an einem andern zu laden, und es entstände daselbst, ohne des Kaufmanns Verschulden, ein solcher Vorfall, es sei vor oder nach der Einladung des Guts, so hat der Schiffer die Hälfte der bedungenen Fracht zu fordern.

a. a. O. §. 2.

§. 79.

Würde ein Schiff nach einem unter der Krone Schwedens belegenen Orte gefrachtet, und an solchem fremden Orte nachher verboten, diese Waaren auszuführen, so ist der vierte Theil der Fracht verdient.

a. a. O. §. 3.

§. 80.

Würde es aber von der Landesobrigkeit an dem fremden Orte gegen einen gewissen Lohn in Dienst genommen, so ist der Befrachter von der ganzen Fracht frei, und bezahlt nichts davon aus.

a. a. O. §. 4.

10. Vom Absegeln in die See.

§. 81.

Sobald das letzte Gut in's Schiff geladen worden, ist der Schiffer schuldig, sich in einem, höchstens zwei Tagen völlig zu klariren und segelfertig zu halten, und sodann mit dem ersten günstigen Winde in See zu gehen, im erweislichen Versäumungsfalle aber verbunden, nicht nur den Befrachtern, sowohl wegen des Verderbens der eingenommenen Waaren als wegen der verabsäumten günstigen Conjunctur, sondern auch der Rhederei wegen des Nachtheils, welcher derselben aus der geflissentlich oder durch Nachlässigkeit verzögerten Reise etwa erwachsen, völlige Schadenersatzung zu leisten.

a. a. O. Cap. 10.

11. Von der Fracht, wenn der Schiffer die Güter aus dem gemietheten Schiffe in ein anderes ladet.

§. 82.

Wenn ein Schiff auf der See Schaden leidet, und dadurch gezwungen wird, in einen andern Hafen einzulaufen, oder sonst durch irgend einen Zufall so verunglückt, dass es seine übernommene Reise nicht vollbringen kann, und vermag es alsdann der Schiffer mit seinem Steuermanne und zwei andern seiner Schiffsleute eidlich darzuthun, dass solches aus unvermeidlicher Noth und nicht durch ihre Schuld geschehen sei, so soll derselbe, in sofern er sein eigenes Schiff nicht füglich wieder bessern kann, schuldig sein, die einhabenden Güter, so gut und geschwind es geschehen kann, in ein anderes bequemes Fahrzeug zu laden und nach dem bestimmten Orte führen zu lassen, und hat er danächst, je nachdem das Gut geliefert wird, seine bedungene Fracht zu geniessen.

Kann aber der Schiffer den vorgedachten Eid nicht leisten,

Digitized by Google

und das Gut, welches er in ein anderes Fahrzeug geladen, käme unterwegs zu Schaden oder ginge gar verloren, so ist er dafür verantwortlich, es wäre denn, dass sein eigenes Schiff, worin das Gut zuerst geladen war, ohne vorsätzliche Schuld gleichfalls verloren ginge; denn Niemand mag ungezwungene Heuer brechen oder verändern.

a. a. O. Cap. 11.

12. Von der Fracht, wenn das Schiff See-noth leidet.

§. 83.

Trägt sich auf der See das Unglück zu, dass Schiff und Gut, es sei auf der Hin- oder Herreise, verloren gehen, so ist der Schiffer nicht befugt, Fracht zu fordern, vielmehr schuldig, auch dasjenige zurückzuzahlen, was er etwa vorher auf die Fracht schon erhoben hat.

a. a. O. Cap. 12. §. 1.

§. 84.

Wird etwas von dem Gute geborgen, so geniesst er so viel an Fracht, als nach dem Theile des Guts und nach der Reise verdient zu sein erkannt werden kann.

a. a. O. §. 2.

§. 85.

Geht aber das Schiff nicht unter, sondern es wird nur das Gut, jedoch ohne des Schiffers oder seiner Leute Verschulden, beschädigt, und befürchtet der Befrachter, dass das Gut nicht mehr werth als die Fracht sei, so mag er solches, wie es ist, dem Schiffer überlassen, und ist alsdann von aller Frachtzahlung frei.

a. a. O. §. 3.

§. 86.

Hätte auch der Befrachter an den Schiffer Ansprüche zu machen, wenn etwa sein Gut im Nothfall verkauft wäre,

Digitized by Google

oder in irgend einem andern Falle, und der Schiffer steht ihm dann das Schiff ab, so hat er keine Befugniss, den Schiffer oder dessen Rheder um ein Mehreres zu besprechen; denn Befrachter und Schiffer sind nicht weiter gegen einander verbunden, als des einen Gut und des andern Schiff reicht, es wäre denn, dass ausdrücklich ein Anderes zwischen ihnen verabredet worden, oder des einen oder des andern Vergehen hinzukämen.

a. a. O. §. 4.

13. Von der Fracht für Vieh.

§. 87.

Uebernimmt ein Schiffer Vieh überzuführen, es mag die Fracht dafür stückweise für jedes Haupt oder für alle zusammen auf das ganze Fahrzeug bedungen sein, und einiges stürbe davon unterwegs, so hat der Schiffer, wenn solches beweislich ohne sein und seiner Leute Verschulden geschehen, nichts desto weniger seine bedungene Fracht zu erheben, Falls nicht etwa besonders verabredet worden, dass der Schiffer nur für so viel Häupter, als er lebendig abliefern würde, die Fracht geniessen solle.

a. a. O. Cap. 13.

14. Von des Schiffes Löschung.

§. 88.

Wenn das Schiff an den Ort kommt, wo gelöscht werden soll, so muss, wenn die Reise innerhalb der Ostsee gewesen, binnen 8 Tagen gelöscht und das Volk bezahlt werden; ging sie aber ausserhalb derselben, so hat er auf der Hin- und Rückreise 14 Tage Zeit, wenn nicht ein Anderes in der Certepartie verabredet worden, oder das Gut dadurch der Gefahr, zu vergehen oder

Digitized by Google

zu verderben, ausgesetzt wird, oder sonst andere Umstände eintreten, welche solches unthunlich machen.

a. a. O. Cap. 14. §. 1.

§. 89.

Sollte das Schiff tiefer gehen, als das Fahrwasser ist, und man müsste dieser oder anderer Ursachen wegen Leichter gebrauchen, um damit das Gut aus dem Schiffe zu holen, so sollen diese binnen fünf Werktagen nach ihrer Ankunft ausgeladen werden.

a. a. O. §. 2.

§. 90.

Hält der Befrachter den Schiffer ohne erhebliche Ursache über vorbenannte Zeit auf, so ist er schuldig, allen Schaden, welcher dadurch dem Schiffer zuwachsen möchte, diesem zu ersetzen.

a. a. O. §. 3.

§. 91.

Wenn der Schiffer ausladen will, so muss er vorher und bei guter Zeit denen, welchen das Gut angehört, oder die es entgegennehmen sollen, ansagen, dass sie Jemanden dabei stellen, dem das Gut nach dem Connoissement abgeliefert werden kann. Versäumen sie dies, wenn gleich die Anzeige geschehen ist, so mag der Schiffer nichts desto weniger das Gut ausser Schiffsbord setzen lassen, und der Steuermann darüber in des abwesenden Empfängers Stelle ein Verzeichniss halten, womit dieser ohne weitere Zuzählung oder Lieferung zufrieden sein muss.

a. a. O. §. 4.

§. 92.

Kein Schiffer ist jedoch verbunden, Jemandem sein geladenes Gut eher verabfolgen zu lassen, als bis er sowohl in Ansehung der Fracht als der sonstigen Kosten, die das

Digitized by Google

Gut tragen muss und die erweislich vorgeschossen sind, befriediget worden, es wäre denn mit seinem eigenen guten Willen, und wenn der Kaufmann ihn sonst nicht befriediget, so hat er ein Recht, von den einhabenden Gütern so viel zu nehmen, als nach dem Marktpreise gerechnet die Fracht beträgt, und nur das Uebrige giebt er heraus.

a. a. O. §. 5.

15. Von der Verantwortlichkeit des Schiffers für das ihm anvertraute Gut.

§. 93.

Alles, was man entweder dem Schiffer selbst, oder einem von seinen Schiffsleuten, der etwa von ihm dazu bestellt und verordnet worden, überliefert, in das Schiff ladet, oder auf der Brücke oder an dem Orte, wo das Schiff beladen wird, niederlegt, um eingenommen, übergeführt und bestellt zu werden, das ist der Schiffer schuldig, nach wohl überstandener Reise dem rechten Manne unbeschädigt und in gutem Stande zustellen zu lassen, es sei denn, dass dem Gute durch Sturm oder anderes Unglück, ohne des Schiffers oder seiner Leute Verschulden, einiger Schaden zugestossen wäre. Erfüllt der Schiffer hierin seine Obliegenheit nicht, so ist er verbunden, Alles nach dem vollen Werthe zu bezahlen, doch mag man dafür zuerst den Schiffer selbst und sein ganzes Eigenthum angreifen lassen, und wenn dies nicht hinreichen sollte, solches alsdann von dem Schiffe und dessen Geräthschaft beitreiben.

a. a. O. Cap. 15.

16. Von der Verantwortlichkeit der Rheder für den Schiffer.

§. 94.

Alles, was der Schiffer abschliesst, thut oder verhandelt in Dingen, die ihm nach seinem Amte anvertrauet sind oder

Digitized by Google

sein müssen, dadurch verbindet er nicht allein sich, sondern auch seine Rheder, und seine, wie ihre Erben, so, dass sie Kraft dieser Verbindung nicht allein schuldig sind, auf jede Klage zu antworten, welche darüber gegen sie angebracht werden kann, sondern auch die Macht und Befugniss erhalten, diejenigen gerichtlich zu belangen, gegen welche sie Ansprüche mit Bestande machen zu können glauben, bis Alles gerichtlich entschieden und vollzogen worden.

Wenn inzwischen die Rheder das Schiff und dessen Geräthschaft abtreten wollen, sind sie von fernerer Ansprache frei, und kann man ihr übriges Eigenthum nicht angreifen, ausser wenn sie sich auch dazu ausdrücklich verstanden und verpflichtet haben. Ebenso wenig soll Jemand befugt sein, den Schiffer und die Rheder wegen einer solchen Sache, und in einem und demselben Falle, jeden besonders zu belangen, sondern schuldig, die Sache mit dem, mit welchem er sie zuerst besprochen, auszuführen, dem alsdann die Andern beitreten und so gut sie können, behülflich sein mögen.

Was ferner in einer solchen Sache für oder wider Einen erkannt wird, muss für oder wider Alle erkannt sein, und die Kosten und Auslagen, so Einer in einem solchen Falle macht, müssen Alle tragen und erstatten, doch ein jeder nur nach Verhältniss seines Antheils am Schiffe.

a. a. O. Cap. 16.

C. Von der Rhederei.

1. Vom Schiffbau.

§. 95.

Wenn sich Mehrere zur Erbauung eines Schiffes vereinigen, sollen sie zuvörderst ein gewisses Maass und einen Riss von desselben Ansehen und Grösse entwerfen, wie lang

Digitized by Google

es im Kiel, wie breit in der Mitte, wie hoch über den Balken, und wie tief es verbunden werden soll, sowohl zur eigenen Nachricht der Rheder selbst, als auch des Schiffers, dem die Baute anvertraut wird.

Ereignet es sich demnoch hernach, dass das Schiff durch Schuld des Schiffers anders gebauet wird, als das Mass entworfen war, so büsst er jede Last, um die es kleiner oder grösser geworden, mit 1 Rthlr., die der Stadt, wo das Schiff gebauet worden, dafern sie unter königlich Schwedischer Hoheit belegen, oder auch, wo die meisten Rheder wohnen, zufliessen.

Schwed. Pomm. Seerecht Abth. III. Cap. 1. §. 1.

Die Rheder sind auch schuldig, dem Schiffer so viel und so oft als etwas zum Bau nöthig ist, entweder in baarem Gelde, oder durch gute Wechsel zu verschaffen, nach dem Antheile, den ein jeder am Schiffe zu haben gedenkt, und soll sodann der Schiffer Alles für baar Geld kaufen und bestellen, wie es bestens und getreulich geschehen kann.

2. Vom Vorschuss der Rheder und ihrer Verbindlichkeit.

§. 96.

Alles dasjenige, was zu eines Schiffes Bau, Ausbesserung, Ausrhedung oder andern Behufe erforderlich ist, gebühret den Eigenthümern allen und einem jeden, so wie sie Theil daran haben, herzuschiessen und zu verwenden.

Wird einer von ihnen unwillig, legt sich entgegen und weigert sich, seinen Theil zu dem, was seine Mitrheder für gut und nützlich erkennen, beizutragen, so soll es dem Schiffer mit den andern Rhedern freistehen, solches entweder selbst vorzustrecken, oder von einem Dritten so viel anzueihen, als der zu leistende Beitrag des Unzufriedenen be-

Digitized by Google

trägt, und ist dieser schuldig, solchen Vorschuss zugleich mit den Zinsen, ein Procent auf den Monat, innerhalb vier Monaten, nachdem er richtige Rechnung darüber empfangen, zu bezahlen.

Thut er dies nicht, so ist sowohl der Zinsen als des Capitals, ingleichen der etwa besorgten Assecuranz und sonstigen Kosten wegen, als wofür sowohl der Schiffstheil, als der damit während der Zeit vielleicht schon gemachte Verdienst unterpfändlich verhaftet sein sollen, die richterliche Hülfe gebührend nachzusuchen und Alles dieses nach freier Wahl, entweder aus dem Schiffstheil, nach Ermässigung sechs guter Männer, oder aus des Schuldners sonstigem Vermögen beizutreiben.

a. a. O. Cap. 2.

8. Von des Schiffers Rechenschaft.

§. 97.

So oft es die Rheder begehren, ist der Schiffer, er mag selbst Theil am Schiffe haben oder nicht, verbunden, ihnen Rede und Rechenschaft abzulegen über Alles, sowohl was ihm zum Bau und zur Ausrhedung des Schiffes anvertraut gewesen, als auch über die Fracht und sonstigen Handel und Wandel, und soll er seine Rechnung nicht allein mit vollständigen Gründen, Beweisen und Quittungen belegen, sondern auch, wenn es die Rheder verlangen, bereit sein, sie mit einem Eide zu bekräftigen.

Was nach geschlossener Rechnung, wenn alle billigen Unkosten und anderen Ausgaben abgezogen worden, übrig bleibt, soll er den Rhedern, jedem nach seinem Antheil, sogleich zutheilen, oder sich mit ihnen anders vergleichen. Thut er dies nicht, wenn er gleich von den Rhedern oder deren Bevollmächtigten darum gemahnet und angefordert worden, so soll er in eine Strafe von 25 Rthlr., die den Rhe-

Digitized by Google

dern allein zufällt, verfallen sein, und zwar so oft er hiergegen handelt, und ihnen überdies noch den Schaden ersetzen.

Sollte es sich finden, dass er etwas von der Fracht, dem Ueberschuss oder sonst etwas, das in Rechnung kommen sollte, unterschlagen, oder sonst untreu gehandelt hätte, so büsst er dafür, wie für andern Diebstahl.

a. a. O. Cap. 3. §. 1.

§. 98.

Will der Schiffer Rechnung ablegen, so müssen sämmtliche Rheder zu einer gewissen Zeit und an einem bestimmten Orte, wie sie sich darüber vereinbaren, zusammenkommen, und derjenige, welcher Verhinderung hat, einen andern in seine Stelle verordnen. Verabsäumt er dieses, so muss er das erste Mal mit 1 Rthlr. dafür büssen, welche Strafe zwischen den armen Seefahrenden und den Mitrhedern, so zur Stelle sind, vertheilt werden.

Wird er aber zum zweiten Male gefordert, ohne sich einzufinden, so muss er sich dasjenige gefallen lassen, was die Anwesenden gethan und abgeschlossen haben, und hat er darin nicht weiter zu sprechen.

a. a. O. §. 2.

4. Von der Rheder Berathschlagung und Beschluss.

§. 99.

In allen Berathschlagungen, welche die Rheder unter sich halten, und die das Schiff angehen, wie solches gebauet, genutzt und gebraucht werden möge, soll dasjenige gelten, worauf die meisten stimmen, es wäre denn, dass diese einen geringern Theil am Schiffe hätten, als die übrigen, da denn dasjenige gelten soll, wofür von denen gestimmt wird, die das Meiste im Schiffe haben, und soll

Digitized by Google

keiner ermächtigt sein, sich dem zu widersetzen, was in solcher Maasse beschlossen worden, sondern dies gebührlich in's Werk gesetzet werden.

a. a. O. Cap. 4.

5. Von Verkauf und Einlösung des Schiffsparts.

§. 100.

Einem jeden der Mitrheder steht es frei, sein Schiffspart entweder aus freier Hand oder auch durch den Weg eines öffentlichen, und selbst eines gerichtlichen Aufgebots zum Verkauf zu stellen und solchergestalt dazu einen Käufer zu suchen.

a. a. O. Cap. 5. §. 1.

§. 101.

Den übrigen Mitrhedern aber, entweder insgesammt oder einem jeden von ihnen, steht das Vorkaufsrecht zu, wenn sie für das zu veräussernde Schiffspart eben das geben wollen, was ein Anderer unverstellter Weise dafür geboten hat.

a. a. O. §. 2.

§. 102.

Es ist daher derjenige, der sein Schiffspart verkaufen will und einen annehmlichen Käufer entweder aus freier Hand oder durch öffentliches Privat- oder gerichtliches Aufgebot, letzteres mag nun freiwillig oder aus Noth veranlasst sein, gefunden hat, verbunden, den Käufer und das ihm gebotene und von ihm genehmigte Kaufgeld mit allen Bedingungen des Kaufs seinen Mitrhedern gebührend anzuzeigen.

a. a. O. §. 3.

§. 103.

Ist diese Anzeige den Mitrhedern gehörig geschehen, so müssen dieselben, oder wer von ihnen sich geneigt findet, in den Kauf zu treten, hierüber sich innerhalb acht Tagen

Digitized by Google

erklären und, wenn sie ihr Vorkaufsrecht ausüben wollen, eben dasselbe entrichten und leisten, was ein Anderer unverstellter Weise geboten hat, worüber ihnen in dem Falle eines Verdachts, sowohl dem Verkäufer als dem Käufer, mittelst Erforderung eines von ihnen deshalb zu leistenden körperlichen Eides das Gewissen zu rühren unbenommen ist.

a. a. O. §. 4.

§. 104.

Erklären sich die Mitrheder innerhalb der dazu bestimmten acht Tage von Zeit der ihnen geschehenen Anzeige entweder überall nicht, oder sie lassen sich ausdrücklich den an einen Dritten geschehenen Verkauf gefallen, so hat derselbe sodann seine völlige Richtigkeit, und sie sind schuldig, den Käufer ohne Widerrede zum Mitgenossen in der Rhederei auf- und anzunehmen.

a. a. O. §. 5.

§. 105.

Unterbleibt aber von Seiten des Verkäufers die Anzeige des zwischen ihm und dem Käufer verabredeten Handels, und die Mitrheder erfahren solchen demnächst auf einem andern Wege, so stehet ihnen insgesammt, oder einem jeden von ihnen insbesondere von der Zeit an, da der Handel mit allen seinen Umständen, sowohl in Ansehung der Person des Käufers als auch des eigentlichen Belaufs, des Kaufpreises zu ihrer vollständigen Wissenschaft gelanget ist, noch innerhalb acht Tagen der Rückzug oder das Zurückforderungsrecht zu, vermöge dessen sie das veräusserte Schiffspart von dem neuen Besitzer gegen Erstattung des von ihm erlegten unverstellten Kaufgeldes zurückverlangen können, als welcher ihnen solches sodann, wenn er sein ausgelegtes Geld und die erweislichen Verbesserungen erstattet erhält, zu überlassen und abzutreten schuldig ist.

a. a. O. §. 6.

Digitized by Google

§. 106.

Der Schiffer, der das Schiff führt, ist nicht befugt, seinen Antheil am Schiffe ohne seiner Rheder Consens und Genehmigung zu verkaufen, und diese sind, wenn sie den ohne ihre vorgängig darüber eingeholte Zustimmung unternommenen Handel nicht genehmigen wollen, keineswegs gehalten, in den Kauf zu treten und das Gebot eines Dritten zu erfüllen, vielmehr bezahlen sie dem Schiffer blos den Werth, wozu sein Antheil an dem Schiffe von den von der Obrigkeit zu dessen Taxirung verordneten unparteiischen und entweder schon in Eidespflicht stehenden oder zu dieser Taxe besonders zu beeidigenden erfahrenen Sachverständigen, mit jedesmaliger Rücksicht auf die Begehrlichkeit oder den Ueberfluss an Schiffen, auf das Steigen und Fallen der Frachten und auf sonstige Conjuncturen wird geschätzt werden, wohingegen dann aber auch dem Schiffer, wenn die Rheder ihn vom Schiffe absetzen, und er alsdann auch von der Schiffsgemeinschaft abgeschieden zu werden verlanget, dasjenige, was wegen der ihm alsdann zu leistenden Vergütung seines Antheils, nach einer unparteiischen Taxe, wie Cap. 9. verordnet ist, zu Statten kommt.

a. a. O. §. 7.

§. 107.

Kann ein Rheder so wenig aus freier Hand, als auf andere Art einen annehmlichen Käufer zu seinem Schiffsantheile finden, oder will er an dessen Statt sogleich das Schiff setzen, so ist ihm solches unbenommen. Er setzt alsdann das ganze Schiff zu einem ihm selbst beliebigen Werthe, muss jedoch seinen Mitrhedern die Wahl lassen, ob sie ihm hiernach verhältnissmässig seinen Antheil abnehmen, oder ihm ihre Antheile zuschlagen wollen. Die Mitrheder

müssen sich hierüber innerhalb acht Tagen, nachdem ihnen die Setzung des Schiffes kund gethan worden, erklären; derjenige Theil aber, der das Schiff behält, muss dem andern Theile innerhalb vier Wochen nach abgegebener Erklärung der Mitrheder das nach dem auf das ganze Schiff gesetzten Werthe für seine Antheile ihm zukommende Geld verabfolgen. Diese Setzung des Schiffes bleibt auch dem das Schiff führenden Schiffer, wenn er aus der Gemeinschaft scheiden will, unverwehrt.

a. a. O. §. 8.

§. 108.

Wird ein Schiff in der Fremde verkauft, so muss der Schiffer des verkauften Fahrzeuges in Gegenwart des Consuls mit der Besatzung über die Heuer liquidiren und einem jeden von dem, was er zu fordern hat, zwei Monate sogleich auszahlen, auch ihm eine Anweisung auf den Rückstand geben, um solchen bei seiner Zuhausekunft von der Rhederei in Empfang zu nehmen. Auch ist der Schiffer verbunden, der Besatzung die beim Anfange der Reise bedungene Heuer in der Berechnung für alle die Zeit mit aufzunehmen, während welcher sie, nach dem Verkaufe des Schiffes, in der Fremde aufgehalten wird, und bis sie wieder auf einem andern Schiffe in Dienst gebracht, oder als Passagiere nach Hause geschafft werden können, welches der Schiffer auf Kosten der Rhederei besorgen, auch bis dahin, dass solches geschehen, jedem Matrosen mit einem täglich zu reichenden, und im Falle eines dieserhalb nicht zu treffenden gütlichen Uebereinkommens, nach Bewandtniss der Zeiten und Umstände vom Consul oder dem Richter des Orts festzusetzenden Verpflegungsgelde unterstützen muss.

a. a. O. §. 9.

Digitized by Google

6. Von den Gütern, welche Rheder oder Schiffer in ihre eigenen Schiffe laden.

§. 109.

Will einer das Schiff, woran er selbst einen Antheil hat, ganz oder zum Theil heuern, so ist er dazu völlig befugt, nur muss er desfalls, ebenso wie jeder andere Abladen, mit dem Schiffer eine bestimmte Fracht abschliessen. Ladet aber ein Rheder oder auch der Schiffer selbst Güter in das Schiff, ohne vorhergegangene Frachtschliessung, so muss er das an Fracht bezahlen, was andere Fremde geben, und im Fall verschiedene Fracht geschlossen sein sollte, so viel als zum Höchsten gegeben wird; wie er denn in keinem Falle den geringsten Vortheil vor jedem fremden Abladen begehren kann. Erlaubt sich der Schiffer in solchem Falle Nachsicht oder Unterschleif für sich oder einen seiner Rheder, unterschlägt oder verringert er die Fracht in der Rechnung, so hat er das eingeschiffte Gut, oder dessen Werth, im Falle es verkauft wurde, an seine Rheder verwirkt. Sollte auch ein Rheder sich auf solche Weise vergehen, oder es mit dem Schiffer halten, so ist er in gleiche Strafe verfallen.

a. a. O. Cap. 6.

7. Von der Fracht, die dem Schiffer allein zukommt.

§. 110.

Wenn ein Schiffer Kostbarkeiten oder andere Güter empfängt, um sie in der Kajüte unter seine besondere Aufsicht zu nehmen und für eine bestimmte Fracht überzuführen, so soll er den vierten Theil dieser Fracht für seine Mühe als ein Voraus, die übrigen drei Viertheile aber die Rhederei zu geniessen haben.

a. a. O. Cap. 7. §. 1.

Digitized by Google

§. 111.

In gleichem Maasse soll es auch, wenn ein mit Frachtgütern oder Ballast abgehender Schiffer Passagiere mit einnimmt, in Ansehung der Passagier-Fracht gehalten werden. Bezahlt aber der Passagier ausserdem auch noch dafür etwas, dass ihm der Schiffer in seiner Kajüte Bequemlichkeiten verstattet, oder während der Reise seine Beköstigung übernimmt, in sofern diese nicht von der vom Schiffer zu berechnenden Schiffsprovision genommen wird, so gebührt das deshalb Bezahlte ausschliesslich dem Schiffer.

a. a. O. §. 2.

§. 112.

Sollte ferner ein Schiff lediglich durch Passagiere befrachtet werden, so hat in solchem Falle der Schiffer von der ganzen Fracht, mit Einschluss der Kaplaken, zwar auf zehn Procent als ein Voraus, weiter aber auf keine besondern Vortheile Anspruch zu machen.

a. a. O. §. 3.

8. Von des Schiffers Verantwortlichkeit für das Schiff und dessen Geräthschaft.

§. 113.

Jeder Schiffer, dem ein Schiff anvertrauet worden, muss sich mit aller Vorsicht, Fleiss, Treue und Aufrichtigkeit des ihm anvertrauten Schiffs annehmen und, was ihm von seinen Rhedern billiger Weise befohlen worden, beobachten, so dass durch Versäumung und Vernachlässigung seiner Pflichten kein Schaden auf irgend eine Art entstehen möge, bei Verantwortung und Strafe, welche das Gesetz in solchen Fällen bestimmt; auch liegt es ihm insbesondere ob, nicht allein selbst dies Seerecht und andere die Schifffahrt betreffenden Verordnungen genau zu kennen, zu befolgen und auf solche Art seinen Untergebenen mit gutem Beispiele vor-

Digitized by Google

zugehen, sondern auch diese zu deren Befolgung anzuhalten.

a. a. O. Cap. 8. §. 1.

§. 114.

Kein Schiffer hat die Macht, das Schiff, welches seiner Führung anvertrauet worden, ohne der Eigenthümer Willen und Genehmigung zu verkaufen, und eben dies gilt auch von der Schiffsgeräthschaft, Tau und dergl., es sei denn, dass es in grossem Nothfalle und mit seiner Schiffsleute Beistimmung geschehe, wenn er entweder zum Behufe seiner Reise, oder seines Schiffes Geld gebrauchte, oder eines Menschen Leben, Schiff oder Gut dadurch gerettet werden könnten, doch so, dass er dadurch sein eigenes Schiff nicht blösse und verwahrlose, wofür er seinen Rhedern verantwortlich bleibt.

a. a. O. §. 2.

9. Von des Schiffers Auf- und Absetzung.

§. 115.

Die Rheder haben Befugniss, einen Schiffer auf- oder abzusetzen, wie sie es für das Beste finden. Sind sie darüber alle einig, so dürfen sie weder dem Schiffer noch Andern desfalls Rede und Antwort geben; können sie sich aber nicht vereinigen, so muss die Meinung gelten und entscheiden, welcher diejenigen zugethan sind, die zusammen die meisten Antheile am Schiffe haben. Hat der Schiffer selbst ein Part am Schiffe, so sind seine Mitrheder verbunden, ihn, wenn er es will, für die Taxe auszukaufen, welche drei unparteiische gute Männer als den Werth des Antheils bestimmen, oder, im Falle diese sich darüber nicht vereinbaren könnten, für den Mittelpreis, welchen ihre verschiedenen Schätzungen an die Hand geben.

a. a. O. Cap. 9.

Digitized by Google

D. Von der Bodmerei.

1. Von der Bodmereigefahr auf Schiff und Gut.

§. 116.

Wer Geld oder Geldeswerth auf ein Schiff anleihet, und sich dafür das Schiff und die geladenen Güter zum Unterpfande setzen lässt, dergestalt, dass auch ihn die Gefahr trifft, welcher das Schiff oder die Güter auf der See unterworfen sind, und mithin die Anleihe und das Pfand gleiche Gefahr laufen, der darf sich dagegen einen so grossen Gewinn über die sonst gewöhnlichen Zinsen bedingen, als er in Ansehung der Weite und Gefährlichkeit der Reise und Fahrt bestens kann und vermag. Eine solche Anleihe heisst Bodmerei, und nimmt deren Gefahr für den Anleiher ihren Anfang, sobald unter beiden Theilen erweislich die Verabredung getroffen ist, dass Geld auf Bodmerei gegeben werden soll, und darauf einiges Geld gezahlt worden, als welches ausgezahlte Geld die Gefahr stehen muss, es mag das Schiff auf der Reise oder noch im Hafen durch Sturm und Wassersnoth untergehen, und der eigentliche Bodmereibrief mag bereits unterzeichnet sein oder nicht.

Alle andern Anleihen, wenn sie gleich über See und Land geschehen, sind keine Bodmerei, und mag Keiner höhern Gewinn dafür geniessen, als diejenigen Zinsen, welche für sonstige Anleihen zu nehmen erlaubt und gebräuchlich ist; nimmt Jemand mehr, so muss er zurückzahlen.

Schwed. Pomm. Seerecht. Ath. 4. Cap. 1.

2. Von den Fällen, da Bodmerei und andere Beschwerde auf Schiff und Gut dem Schiffer zugelassen ist.

§. 117.

So lange ein Schiffer seinen Rhedern noch so nahe ist, dass er sich mit ihnen unterreden kann, soll er nichts

Digitized by Google

auf Bodmerei nehmen, wenn es gleich mit ihrem Wissen geschähe, es sei denn auf seinen eigenen Schiffsantheil. Handelt er diesem entgegen, so ist die Verabredung ungültig, so weit sie die Rheder angeht, und muss er allein dafür haften.

a. a. O. Cap. 2. §. 1.

§. 118.

Ist er aber weiter entfernt, und geräth durch mancherlei Unfälle auf der See, von Feinden, oder durch sonstige Ereignisse in so grosse Gefahr und Verlegenheit, dass er sich auf keinem andern Wege zu helfen weiss, so ist er befugt, so viel auf Bodmerei zu leihen, als der vierte Theil des Schiffes werth ist, oder auch noch darüber, wenn damit nicht auszureichen wäre; jedoch ist er verpflichtet, einen solchen Vorfall hinlänglich zu erweisen.

a. a. O. §. 2.

§. 119.

Sollte ein Schiffer in dergleichen Fällen keine Anleihe auf Bodmerei bekommen können, so mag er von den Gütern, die er führt, so viel nehmen und zu seiner Nothdurft verkaufen, als der vierte Theil des Schiffes an Werth betragen kann, und soll er das dazu Verwandte demnächst, wenn er die Reise gemacht hat, so theuer bezahlen, als es an dem Löschungsorte hätte verkauft werden können, wogegen ihm die volle Fracht zu bezahlen.

a. a. O. §. 3.

§. 120.

Wenn ein Schiffer anders handelt, wohl gar selbst an der zugestossenen Noth Schuld ist, oder fälschlich vorgiebt, dass Noth vorhanden gewesen, die er doch darzuthun nicht im Stande ist, oder auch muthwilliger Weise das Schiff und Gut verkauft, verpfändet oder

Digitized by Google

durchbringt, so soll er nicht allein schuldig sein, den Rhedern und Befrachtern allen Schaden und Versäumniss zu ersetzen, sondern überdies für sein Vergehen nach den Gesetzen gestraft werden.

a. a. O. §. 4.

§. 121.

Bezeigt ein Mitrheder sich schwierig, dasjenige, was zum Behufe des Schiffs nöthig gefunden wird und von den übrigen Rhedern bewilligt worden, herzuschiessen, so kann sein Schiffspart, ohne alle Verantwortung, für so viel als es werth ist, auf Bodmerei versetzt werden, wenn kein anderer Ausweg zu finden sein sollte, und muss demnächst der Eigenthümer die geschehene Anleihe zuerst von dem, was er bei der Austheilung bekommt und, das Uebrige von seinen sonstigen Mitteln bezahlen, wenn er es lösen will.

a. a. O. §. 5.

3. Wenn die Bodmerei über den Werth des Schiffes steigt.

§. 122.

Wenn ein Schiffer mehr auf Bodmerei nimmt, als das Schiff mit Geräthschaft und Fracht zulässt, so muss er selbst für Alles, was den wahren Werth übersteigt, einstehen, und solches, wenn gleich das Schiff untergegangen wäre, völlig ausbezahlen. Die Rheder aber sind frei davon.

a. a. O. Cap. 3.

4. Wenn die Reise geändert wird, nachdem Bodmerei gemacht worden.

§. 123.

Wenn bei Abschliessung der Bodmerei die zu machende Reise bestimmt, danächst aber solche, ohne Einwilligung dessen, der die Bodmerei gegeben, verändert und durch

gefährlichere Gewässer und Oerter genommen wird, und dann das mit Bodmerei beschwerte Schiff und Gut durch einen Unglücksfall verloren gehen, so muss nichts desto weniger das angeliehene Capital nebst Zinsen bezahlet werden; denn es ist Betrug, wenn man seinem Versprechen entgegen handelt.

a. a. O. Cap. 4. §. 1.

§. 124.

Eben dies gilt auch von dem Falle, wenn ein Schiffer durch Veruntreuung des Zolles und anderer Landesgerechtigkeiten, oder durch Lurendreierei a) und Führung verbotener Waaren dazu Veranlassung giebt, dass Schiff und Gut, welche für Bodmerei haften, verwirkt werden.

a. a. O. §. 2.

a) Lurendreierei (Lurendreherei, tromperie) ist ein in den Seerechten gebräuchliches Wort, welches alle Arten Veruntreuung und Betrügereien von Schiffern und Kaufleuten bedeutet.

5. Von Bezahlung der Bodmerei.

§. 125.

An welchem Orte die Bodmerei geschlossen worden, daselbst ist auch der Schuldner verpflichtet, solche innerhalb vierzehn Tagen, nachdem er mit dem zum Pfande gesetzten Schiff oder Gut an dem bestimmten Orte angelanget, sowohl an Capital als Zinsen zu bezahlen, oder auch Schiff oder Gut, welche mit Bodmerei beschwert waren, wenn sie noch vorhanden sind, oder, wenn sie verkauft sein sollten, das dafür Gelöseto abzutreten, und soll er dadurch von dieser Schuld frei und ledig sein. Thut er keins von beiden, indem er weder bezahlt, noch das Unterpfand abtritt, so ist der, welcher den Vorschuss gethan, befugt, sich an den Schuldner, dessen Eigenthum und Erben zu halten und sich solchergestalt bezahlt zu machen, sowohl in Ansehung des

Digitized by Google

Capitals und des dafür bedungenen Gewinns, als auch in Ansehung eines billigen Zinses von dem Tage an, wo die Bezahlung hätte geschehen sollen.

a. a. O. Cap. 5.

6. Von der Strafe, im Fall die Bodmerei nicht bezahlt wird.

§. 126.

Wenn bei Schliessung der Bodmerei noch besonders eine Strafe für den Fall festgesetzt wird, da das angeliehene Capital nebst dem bedungenen Gewinne, der Abrede gemäss, nicht richtig bezahlt werden sollte, und danächst die Bezahlung durch die Schuld dessen, der bezahlen sollte, ermangelt oder doch verzögert wird, so ist derselbe der festgesetzten Strafe mit Recht unterworfen.

Findet sich hingegen, dass demjenigen die Schuld beizumessen sei, der die Bezahlung zu empfangen hätte, so hat dieser kein Recht, auf die Strafe zu bestehen, sondern muss sich mit den angeliehenen Geldern und deren Zinsen begnügen.

a. a. O. Cap. 6.

7. Vom Verlust des Pfandes und Ueberschuss von andern Gütern.

§. 127.

Sollte das verpfändete Schiff oder Gut während der Zeit und Reise, worauf die Bodmerei geschlossen war, verloren gehen, so ist der Schuldner von aller weitern Ansprache und Bezahlung frei. Hätte ferner auch derjenige, welcher das Geld angeliehen, sich den etwaigen Ueberschuss von mehreren Gütern, die zuvor schon einem Dritten verbodmet waren, ebenfalls mit zum Unterpfande setzen lassen, so hat er doch an diesem Ueberschusse kein Recht,

Digitized by Google

in sofern sein Unterpfand, worauf die Bodmereigefahr eigentlich ruhete und welches verloren gegangen, für die ganze Anleihe hinlänglich gewesen sein würde.

Wenn aber das Schiff, worauf die Gefahr steht, wohlbehalten an Ort und Stelle kommt und zur vollen Bezahlung nicht hinreicht, oder auch untergeht, nachdem die Bodmereigefahr vorüber war, so mag man sich in solchen Fällen an den Ueberschuss halten, so gut man kann.

a. a. O. Cap. 7.

8. Von dem Vorzuge eines Bodmereibriefes.

§. 128.

Bodmereibriefe, wenn sie richtig und zu mehrerer Gewissheit durch Zeugen bekräftigt sind, sollen vor jeder andern laufenden Schuld gelten, doch nicht weiter, als auf dasjenige, was zum Unterpfande gesetzt ist.

a. a. O. Cap. 8. §. 1.

§. 129.

Sind mehrere Bodmereibriefe auf ein Pfand ausgestellt, so geht der jüngere dem ältern vor. Sind sie aber alle an einem Orte ausgestellt, und ist der Unterschied zwischen ihrem Alter nicht über acht oder zehn Tage, so sollen sie von gleichem Werthe sein, und deren Inhaber mit einander gleich zum Pfande und zur Bezahlung gelangen.

a. a. O. §. 2.

§. 130.

Sollte auch der Schuldner, nach glücklichen Ankunft des Schiffs, seine Bodmereischuld nicht bezahlen, so bleiben doch Schiff und Güter, welche verpfändet waren, wenn sie auch schon verkauft und in andern Händen sein möchten, noch Jahr und Tag nachher demjenigen verpfändet, der das

Bodmereirecht darauf hat, dass er das Seinige ohne prozessualische Weitläufigkeiten daraus beitreiben lassen könne.

a. a. O. §. 3.

9. Von Bielbriefen und deren Vorzügen.

§. 131.

Leihet man Jemandem Geld, um dafür ein Schiff zu bauen oder auszubessern, oder die Schiffsleute zu bezahlen und zu unterhalten, oder auch um sich von Schulden zu befreien, die zum Behufe der genannten Gegenstände etwa schon gemacht sind, so soll man sich darauf einen Brief mit dem Zeugniss und der Unterschrift zweier Gerichtspersonen oder auch des Stadtschreibers ausstellen lassen, damit kein Betrug darunter vorgehe. Solche Briefe heissen Bielbriefe und sollen vor jeder andern Schuld den Vorzug haben, selbst vor den Bodmereibriefen, diese mögen jünger oder älter sein, doch unter sich soll den jüngern Bielbriefen ebenfalls der Vorzug vor den ältern gebühren.

a. a. O. Cap. 9.

E. Von Seeschäden.

1. Vom Rechte der Strandherrschaft bei einem Schiffbruche.

§. 132.

Wenn ein Schiff oder anderes Fahrzeug an Schwedisch-Pommersche Küsten stiesse oder strandete, so dass es zu Grunde ginge, oder schon untergegangenes, oder über Bord geworfenes Gut daselbst an den Strand triebe, oder von Schwedischen Unterthanen in der See gefunden, aufgefischt und geborgen würde, solches Schiff oder Gut auch einem Unterthan Sr. Königl. Majestät von Schweden oder

Digitized by Google

einer mit dieser Krone in Freundschaft lebenden Macht gehört, und der Eigenthümer das Schiff oder Gut innerhalb drei Jahren, nachdem der Schade geschehen, abforderte und seine Forderung genugsam bescheinigte, so soll ihm solches gegen Erstattung der Unkosten und des Bergelohns an denjenigen, dem es gebühret, gutwillig verabfolget, oder, im Falle es als verderblich verkauft wäre, der Werth dafür erstattet werden.

Gehört aber das Schiff oder Gut einem Unfreunde oder Feinde des Reichs, oder meldet sich auch der Eigenthümer nicht innerhalb der vorbenannten Frist, so ist die Grund- und Jurisdictionsherrschaft des Strandungsortes berechtigt, das Gut, nach Bezahlung des gebührenden Bergelohns, an sich zu nehmen und zu behalten.

Schwedisch-Pomm. See-Recht. Abth. 5. Cap. 1.

2. Von des Schiffers Pflicht und Ordnung bei dem Bergen.

§. 133.

Wenn sich ein Schiffbruch ereignet, so ist es die Schuldigkeit des Schiffers, zuerst und vor allen Dingen für die Rettung der Leute möglichst besorgt zu sein, und sie auf dem nächsten Lande auszusetzen, danächst aber das Schiffsgeräth, Takel, Tau und zuletzt das Kaufmannsgut zu bergen, wozu er seine Leute und sein Fahrzeug für einen billigen Lohn hergeben soll.

Was solchergestalt von dem Schiffsgeräthe und den Gütern geborgen worden und aufbewahrt werden kann, darf der Schiffer nicht verkaufen oder sonst veräussern, sondern muss es bis zu des Eigenthümers Verfügung in guter Verwahrung behalten. Handelt er diesem entgegen, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

a. a. O. Cap. 2. §. 1.

Digitized by Google

§. 134.

Wird Schiff und Gut gänzlich zu Grunde gegangen, so haben Schiffer und Schiffsleute von ihrer noch etwa rückständigen Heuer nichts zu fordern; bergen sie aber so viel von der Schiffsgeräthschaft, dass der Werth davon sich so hoch als die Heuer beläuft, so geniessen sie solche völlig, wie sie bedungen worden.

Bergelohn kommt keinem zu, der nicht beim Bergen behülflich gewesen; diejenigen aber, die geborgen haben, sind befugt, das Gut so lange zu behalten, bis der Lohn ihnen ausgezahlt worden.

a. a. O. §. 2.

3. Vom Bergelohn.

§. 135.

Da in Ansehung des jedesmaligen Belaufs der zu erstattenden Bergungskosten es gar sehr einerseits auf die Jahreszeit, die Witterung, die Grösse der dabei angewandten Arbeit und eingetretenen Gefahr, andererseits auf die Menge und den Werth der geborgenen Güter ankommt, und bei diesen im Voraus nicht zu bestimmenden Umständen eine Festsetzung derselben nicht füglich Statt finden kann, so bleibt solche in allen und jeden Fällen der Behandlung des Bergenden und Verunglückten, nach der Billigkeit, im Falle einer unter ihnen nicht zu treffenden Vereinbarung aber, der Ermässigung und Bestimmung des Richters überlassen.

a. a. O. Cap. 3.

4. Von der Anzeige und Bekanntmachung gefundener Güter, und von der Strafe derer, die solche verhehlen.

§. 136.

Alles Gut, so aus der Seenoth gefunden, aufgefischt und geborgen wird, muss der Finder, sobald es nur gesche-

hen kann, und zwar, wenn er es in der See gefunden und aufgefischt, seiner Jurisdictionsherrschaft, wenn es aber am Strande gefunden sein sollte, der Grundherrschaft, oder im Dominio dem königlichen Beamten anzeigen, worauf denn die Behörde solches, in Abwesenheit des Eigenthümers, und nachdem der Bergelohn bezahlt worden, entgegennehmen, das Verderbliche veräussern, und das dafür Gelösete, zugleich mit dem Uebrigen, welches aufbewahrt werden kann, in gute Verwahrung zu nehmen hat.

Wer hiergegen handelt, das Gut unterschlägt, oder auf irgend eine Art sich zueignen will, was ihm nicht gehört, der soll wie ein Dieb angesehen werden und nicht allein seinen Bergelohn verlieren, sondern auch nach Bewandtniss der Sache, am Leibe oder Leben gestraft werden.

a. a. O. Cap. 4.

5. Von Wahrzeichen, wo ein Wrak liegen/geblieben ist.

§. 137.

Lässt Jemand ein gefundenes Schiffswrak unter Wasser liegen, so soll er ein Merkmal oder Wahrzeichen darauf setzen, oder den Schaden vergüten, der durch die Unterlassung verursacht worden.

a. a. O. Cap. 5.

6. Von der Strafe derer, die einen Schiffbruch veranlassen.

§. 138.

Sollte Jemand nach einem schändlichen Gewinne so begierig sein, dass er, unter dem Vorwande des Fischens zur Nachtzeit in Böten und auf Höhen Feuer anzündete, oder sich anderer List bediente, um dadurch den Seefahrenden aus dem Fahrwasser auf eine Untiefe zu leiten, so dass

Digitized by Google

Schiff, Gut und Leute dadurch zu Schaden und Unglück kämen, so soll derjenige und Alle, die ihm dazu mit Rath und That behülflich gewesen, am Leibe oder Leben gestraft werden, je nachdem die That gross und schwer befunden worden. Auch wird hiermit Allen und Jeden verboten, an Orten, wo das Fahrwasser vorbeigehet, dergleichen Feuer zu gebrauchen, bei gleicher Strafe, im Fall dadurch Schaden entstünde.

a. a. O. Cap. 6.

7. Von den Lootsen, deren Pflicht und Bestrafung.

§. 139.

Auf allen Fahrwassern, wo Lootsen nöthig sind, oder gebraucht zu werden pflegen, ist jeder Schiffer schuldig, sie zu gebrauchen und anzunehmen.

Verabsäumt er dies, so soll er jedes Mal in eine Strafe von 40 Rthlr. verfallen sein, welche zwischen dem Angeber und der Stadtcasse zu vertheilen; auch muss er überdies den Rhedern und Befrachtern allen dadurch etwa verursachten Schaden ersetzen.

a. a. O. Cap. 7.

§. 140.

Wenn der Lootse angenommen ist, muss er fragen, und der Schiffer und Steuermann ihm bekannt machen, wie tief das Schiff gehe.

Wenn diese solches nicht gebührend thun, und daraus Schaden entsteht, so sind sie nicht allein schuldig, denselben zu ersetzen, sondern müssen auch noch zur Strafe an den Lootsen, den sie hintergehen wollten, sechs und dreissig Schillinge für jeden Fuss bezahlen, um welchen das Schiff tiefer geht, als von ihnen angegeben war, der Lootse aber doppelt so viel als der Schiffer, wenn es sich finden sollte,

Digitized by Google

dass jener mit diesem einverstanden gewesen, um die rechte Fusszahl zu verbergen, und fällt in diesem Falle die Strafe des Schiffers und des Lootsen der Stadtcasse anheim.

a. a. O. §. 2.

§. 141.

Von der Zeit an, da der Lootse an Bord kommt, und bis dahin, dass er das Schiff in Sicherheit gebracht hat, so dass es beim Auslaufen unbeschädigt und ohne Gefahr vom Grunde zur See gehen, und beim Einlaufen auf eine sichere Stelle vor Anker kommen kann, als bis dahin der Lootse, ohne des Schiffers Einwilligung, wenn auch gleich der Wind contrair würde, nicht vom Schiffe gehen darf, dagegen aber für jeden Liegetag, nebst freier Kost, ausser der sonstigen Gebühr, noch 16 Schill. zu empfangen hat, ist es seine Obliegenheit, für Schiff und Gut bestens besorgt zu sein.

Tritt auf irgend eine Art ein Unglück ein, wovon er als schuldig erscheint, so soll die Sache untersucht und er sodann mit Absetzung oder am Leibe und Eigenthum gestraft werden, je nachdem sein Unverstand, oder seine Unachtsamkeit gross befunden wird, oder gar ihm dabei Vorsatz und Bosheit beigemessen werden könnte. Wäre der Schaden aber durch Sturm und Unwetter veranlasst, so findet keine Klage gegen ihn Statt.

a. a. O. §. 3.

8. Vom Schaden, welchen die Schiffe einander im Hafen, oder in der offenbaren See zufügen.

§. 142.

Wenn zwei Schiffe, die unter Segel sind, aneinanderlaufen oder stossen, ohne es hindern zu können, es geschehe bei Nacht oder bei Tage, bei Sturm oder bei

gutem Wetter, in offener See, auf der Rhede oder im Hafen, und zwar dergestalt, dass das eine oder andere zerbricht und zu Grunde geht, oder das eine oder andere leide an der Ladung, entweder durch Auswerfen oder auf andere Art, dabei Schaden nehmen, so soll solches auf beide Schiffe und deren Ladung zusammengeschlagen und berechnet werden, und ein jedes die Hälfte des Schadens tragen, je nach dem, was beide Schiffe mit ihren Ladungen und Frachtgeldern werth sind.

a. a. O. Cap. 8. §. 1.

§. 143.

Es sollen daher die Schiffe einander nicht zu nahe segeln, sondern gehörigen Raum zum Drehen und Wenden zwischen sich lassen und, wenn sie segeln, laviren oder über Stag liegen, gute Ordnung beobachten, und nicht unter diesem oder jenem Vorwande sich den Wind abzugewinnen suchen.

a. a. O. §. 2.

§. 144.

Wenn ein Schiff, welches im Segeln begriffen ist, ohne des Schiffers Verschulden, auf ein anderes geräth, so vor Anker mit einem Seile am Lande befestigt liegt, und ihm Schaden zufügt, so soll es die Hälfte des Schadens ersetzen, das segelnde hingegen, wenn es auch ebenfalls dabei Schaden erleiden sollte, muss diesen selbst tragen, es wäre denn, dass das Schiff, welches durch das segelnde beschädigt worden, auszuweichen vermocht und es nicht gethan hätte, als in welchem Falle es seinen Schaden lediglich selbst übernehmen soll.

Weigert sich aber ein Schiffer, der ansegeln kommt, auszuwenden, wenn er es gleich kann, und ihm solches von dem festliegenden Schiffe zugerufen wird, oder hindert er

Digitized by Google

dieses am Ausweichen, so muss er den ganzen Schaden ersetzen.

a. a. O. §. 3.

§. 145.

Wo ein Schiff vor Anker liegt, da soll allezeit eine Anker-Boye dabei sein und so mit einem Stricke befestigt werden, dass sie gerade über den Anker fliesst; wird solches von einem Schiffer verabsäumt und entsteht Schaden dadurch, so liegt es ihm ob, solchen völlig wieder zu ersetzen.

a. a. O. §. 4.

§. 146.

Ist zwar eine Anker-Boye gelegt worden, diese aber nachher wieder losgetrieben, und der Schiffer hat nicht Achtung darauf gegeben, ehe der Schaden sich ereignet, so soll er die Hälfte desselben erstatten.

a. a. O. §. 5.

§. 147.

Wenn zwei oder mehrere Schiffe vor Anker liegen und einander zu nahe kommen können, so muss der Schiffer, welcher voran liegt, auf des andern Zuruf die Anker lichten und ausweichen, widrigenfalls aber allen Schaden ersetzen, vorzüglich in einem Hafen, wo das Wasser abläuft, und das Schiff dadurch auf den Grund sinken kann.

Nimmt derjenige, welcher solchermaassen auf des Andern Zuruf weichen wollte, dabei Schaden an Schiff und Gut, so muss ihm solcher nach Ermässigung unparteiischer Männer von dem Andern gut gethan werden, und wenn er im Ausweichen auch das Schiff des Andern beschädigen sollte, kann er doch desfalls nicht in Ansprache genommen werden.

a. a. O. §. 6.

Digitized by Google

§. 148.

Wenn eins von den Schiffen, welche vor Anker oder festliegen, loskommt und auf ein anderes treibt, welches festliegt, so muss es diesem die Hälfte des Schadens ersetzen, auch in dem Falle, wenn der Schiffer vom antreibenden Schiffe dem des vor Anker liegenden zugerufen hätte, dass er sein Tau loslasse, dieser aber, des Sturmes oder einer andern Ursache wegen, solches ohne Gefahr für sein Schiff nicht thun könnte; hätten aber die Umstände dieses verstattet, so ist ersterer zur Entschädigung nicht verbunden.

Das losgetriebene Schiff soll seinen Schaden selbst tragen.

a. a. O. §. 7.

§. 149.

Kommen zwei festliegende Schiffe los und treiben auf einander, so trägt jedes die Hälfte des Schadens. Werden aber Schuten und Böte so schlecht befestigt, dass sie loskommen und gegen die Stadtbrücken treiben und daselbst an den Brücken, Pfählen und Gewölben Schaden, auch Stauung verursachen, so sollen sie unter öffentlicher Autorität festgehalten, und nicht eher freigegeben werden, als bis der Eigner derselben alle dadurch verursachten Schäden und Kosten ersetzt habe.

a. a. O. §. 8.

§. 150.

Ist durch An- oder Uebersegeln, Antreiben oder Stossen ein Unglücksfall entstanden, welcher im Hafen geschehen ist, so muss solcher innerhalb vier und zwanzig Stunden a momento scientiae bei Verlust des Rechts den gehörigen Gerichten angezeigt werden; ist aber das Unglück auf der See geschehen, so muss der Schiffer, sobald die Umstände es verstatten, selbiges umständlich in sein Tagebuch verzeich-

Digitized by Google

nen und den erlittenen Schaden so genau als möglich bemerken. Wenn aber das Schiff, welches ein anderes beschädigt hat, nicht ausgemittelt werden kann, so ist der Schaden als particulaire Havarie zu betrachten.

a. a. O. §. 9.

§. 151.

Verursacht Jemand Schaden, wie vorhin beschrieben ist, mit Vorsatz und eigenem Verschulden, und wird dessen überführt, so muss er diesen Schaden völlig ersetzen. Wird er dessen beschuldigt, so sollen sich Schiffer und Leute, wenn kein voller Beweis vorhanden, mit dem Eide schützen und sodann von der Ansprache frei sein; kann aber dieser Eid nicht geleistet werden, so muss der Schiffer den Schaden, wie gesagt, ersetzen. Jedoch sollen in diesem und ähnlichen Fällen Rheder, Befrachter und Schiffer nicht mehr bezahlen und gut thun, als der Werth dieses ihres Schiffes mit der Ladung ausmacht, jeder nach seinem Antheil.

a. a. O. §. 10.

§. 152.

Kommt Einer dabei ums Leben, wird verwundet, oder leidet sonst Schaden an seinem Körper, so ist es damit wie mit sonstigen Todtschlägen und Verwundungen zu halten, je nachdem sie durch Zufall oder mit Vorsatz geschehen.

a. a. O. §. 11.

9. Von dem Schaden, den jeder selbst trägt.

§. 153.

Allen Schaden, der allein durch Unglück und unvermutheten Zufall entsteht, wozu ein Anderer nichts beigetragen, trägt derjenige selbst, den er trifft, und Keiner ist schuldig, zu erstatten, woran er nicht schuldig ist, oder was er nicht verursacht hat.

a a. O. Cap. 9.

Digitized by Google

10. Von dem Schaden, den man in der Seenoth am Schiff und Gut absichtlich verursacht, und welcher Averey genannt wird.

§. 154.

Wird ein Schiffer, um in der äussersten Seenoth oder einer andern Gefahr sein Leben, Schiff und Gut zu retten, gezwungen, etwas über Bord zu werfen oder zu kappen, so muss er zuvörderst den Rath des Steuermanns, auch der mehrsten und erfahrensten seiner Schiffsleute und, im Fall der Eigner der ganzen Ladung oder eines Theils derselben, oder auch deren Bevollmächtigte am Bord wären, auch deren Aeusserung darüber einfordern. Sollten letztere auch nicht einwilligen wollen, so mag der Schiffer doch nichts desto weniger die mit seinen erfahrensten Leuten, nach bestem Wissen, nöthig befundene Auswerfung oder Kappung vornehmen, wenn Volk, Schiff und Gut nicht anders aus der Noth gerettet werden kann, und soll der Schaden, welcher in solchem Falle dem Schiffe oder Gute zugefügt wird, sowohl vom Schiffe als Gute, so gerettet worden, nach dem Antheile, den Jeder daran hat, wieder ersetzt werden. Dieses heisst Averey.

a. a. O. Cap. 10. §. 1.

§. 155.

Beim Auswerfen muss der Schiffer, so viel Zeit und Umstände es erlauben, dafür sorgen, dass zuerst dasjenige Gut und Geräthschaft ausgeworfen werde, welche den grössten Platz einnimmt, vom schwersten Gewichte und geringsten Werthe ist, und wenn es daran noch nicht genug sein sollte, alsdann anderes Gut, woran am wenigsten verloren wird.

a. a. O. §. 2.

Digitized by Google

§. 156.

Was nun solchergestalt ausgeworfen wird, soll zuvor wohl besehen und aufgezeichnet werden, damit man den Werth desselben möglichst wissen könne, und ist Jeder verbunden, anzuzeigen, was er in den Packen oder der Kiste habe, die geworfen werden soll. Wenn er solches nicht thut, gleichwohl aber Gold, Kleinodien, Geld oder andere Kostbarkeiten darin hat, so ist er nicht berechtigt, dafür nachher einigen Ersatz zu fordern, sondern muss zufrieden sein, wenn er das bezahlt erhält, was er angegeben, oder wie es von Aussen anzusehen war. Sollte aber die genaue Besichtigung und Aufzeichnung in der Noth nicht möglich sein, so mögen Schiffer und Schiffsleute eidlich aussagen, was geworfen worden und was dabei vorgefallen sei.

a. a. O. §. 3.

§. 157.

Wenn Güter über Bord geworfen werden, so soll, ohne Unterschied, ob die halbe Reise schon gemacht ist oder nicht, sowohl das geworfene, als das geborgene Gut zu dem Preise, zu welchem letzteres an dem Orte, wohin das Schiff bestimmt ist, und wo die Löschung geschieht, wirklich verkauft wird, und ersteres, wenn es dort angekommen wäre, würde verkauft sein, jedoch nach vorgängigem Abzuge der Unkosten, gelten und berechnet werden.

Auch müssen Güter, die entweder vor oder nach der geschehenen Avarey verdorben sind, gleichfalls die Last der Avarey tragen, nach dem Werthe, den sie alsdann etwa haben.

a. a. O. §. 4.

§. 158.

Wäre jedoch das Schiff, entweder gleich nach dem vorgenommenen Seewurfe, oder auch nach einem demnächst anderweitig erlittenen Sturme, in einen solchen Zustand

versetzt, dass es den Ort seiner Bestimmung nicht erreichen könnte, sondern einen Nothhafen zu suchen sich genöthigt fände, und sodann daselbst, weil das Schiff kielholen und reparirt werden muss, die in demselben noch befindlichen Güter gelöscht, und weil die Reparation des Schiffes vielleicht zu lange dauern würde, oder aus andern Ursachen verkauft werden müssten, so ist in solchem Falle, für die geworfenen Güter sowohl, als für die gelöschten, der Preis anzunehmen und bei der Berechnung des Beitrages zum Grunde zu legen, welcher am Löschungsplatze für die letztern erhalten wird; oder, wenn die geworfenen Güter von ganz anderer Art wären, als die mit dem Schiffe geborgenen, der Mittelpreis, der für das geworfene Gut, wenn es nicht geworfen, sondern mit dem Schiffe in dem Nothhafen angekommen wäre, daselbst hätte erreicht werden können.

Sollte inzwischen das geworfene Gut in dem erreichten Nothhafen gar nicht begehrlich sein und keinen eigentlichen Werth haben, so bliebe alsdann in einem solchen Falle nichts weiter übrig, als dass der Einkaufspreis desselben bei der Berechnung des Beitrags zum Bestimmungsgrunde angenommen werden müsste.

a. a. O. §. 5.

§. 159.

Alles, was am Bord des Schiffes, welches durch das Auswerfen gerettet worden, befindlich ist, es sei Gold, Silber, Geld, Perlen, Kleinodien, Ringe, Edelsteine, man trage es am Leibe oder nicht, nur Kleider, die man trägt, und die Reisekost ausgenommen, solches Alles, was es auch sei, so wie auch das Schiff selbst, und die Fracht, welche für die Reise bedungen ist, muss dasjenige mit ersetzen, was ausgeworfen worden, und ist der Schiffer befugt, das Gut zurückzubehalten, bis der Eigenthümer desselben seiner Pflicht nach-

Digitized by Google

kommt, oder auch dafür eine hinlängliche Bürgschaft bestellt.

Handelt der Schiffer anders, so soll er selbst für das Fehlende einstehen.

a. a. O. §. 6.

§. 160.

Wäre wissentlich und mit Vorsatz auch Geld ausgeworfen worden, so sollen zwei für ein bei der Wiederbezahlung gerechnet werden.

a. a. O. §. 7.

11. Wenn Güter ausgeworfen werden, welche über die Ladung oder Fracht eingenommen sind.

§. 161.

Wird ein Schiff von Einem oder Mehreren ganz und zu voller Ladung befrachtet, und der Schiffer versteht sich nachher heimlich mit einem Andern, der es wohl weiss, dass das Schiff von Andern völlig befrachtet sei, und nimmt, wider die mit den ersten Befrachtern getroffene Abrede, auch dessen Gut ein, so dass er das Schiff über dessen bedungene Ladung beschwert, und es entstehet danächst in der See der Fall, dass geworfen werden muss, so muss er zuerst das Gut auswerfen, das er, wider die Abrede mit seinen ersten Befrachtern, über seine volle Ladung eingenommen hat, und haben in solchem Falle die ersten Befrachter dem Eigenthümer des geworfenen Guts dafür nichts zu vergüten; wäre jedoch solches Gut beim Auswerfen nicht mit ergriffen worden, so muss doch nichts desto weniger die Avarey auch darauf berechnet werden. Ist aber dieser Eigenthümer des geworfenen Guts der vorhin geschehenen vollen Befrachtung des ganzen Schiffes unkundig gewesen, und der Schiffer hat, ohne ihm solches zu melden, sein Gut

Digitized by Google

als Ueberfracht mitgenommen, so dass die Schuld allein bei dem Schiffer ist, so müssen die ersten Befrachter sowohl, wie die Rheder dem Eigenthümer selli geworfenes Gut, wie andere geworfene Güter erstatten, dagegen aber haben sie dieserhalb den Regress gegen den Schiffer zu nehmen, der sie deshalb schadlos halten muss.

a. a. O. Cap. 11. §. 1.

§. 162.

Wenn Jemand ohne Erlaubniss in eines Andern Schiff ohne Frachtschliessung etwas einschifft, so darf man dessen Gut in der Seenoth frei auswerfen und braucht dafür nichts zu ersetzen.

a. a. O. §. 2.

§. 163.

Werden Güter ausgeworfen, welche zwischen dem obersten Verdecke und der Kuhbrücke[a]) liegen, so sind sie zu ersetzen, wie andere ausgeworfene Güter.

a. a. O. §. 3.

a) Kuhbrücke heisst auf Kriegsschiffen und Fregatten ein leichtes Deck unter der untersten Batterie. Es befindet sich unter dem Wasser im Raume des Schiffes, und dient theils zur Aufbewahrung des Proviants und der Schiffsbedürfnisse, theils zur Wohnung für das Volk.

Kuhbrücke von Stangen und Raaen s. Folgendes: Die Borgstangen und Borgraaen werden mit dem einen Ende auf die Bak (d. i. das Stockwerk vorn auf dem obersten Deck des Schiffs) oder auf einen Galgen (d. i. eine Art Gerüst, welches aus zwei aufrecht stehenden Stützen besteht, deren Köpfe mit einem Querholz verbunden sind) beim Fokmast, mit dem andern auf einen ähnlichen Galgen vor dem grossen Mast gelegt, so dass sie eine Art Dach bilden.

§. 164.

Wenn der Schiffer Güter in das Schiffsboot legt, nachdem solches am Bord gehisst worden und solche bei eintre-

tender Seenoth über Bord geworfen werden müssen, so soll er dem Eigenthümer allen Schaden ersetzen, in sofern sie nicht mit dessen eigener Bewilligung dahin gelegt waren.

a. a. O. §. 4.

§. 165.

Wenn der Ueberlauf[a]) des Schiffes so sehr mit Gütern von dem Schiffer belegt wird, dass das Boot an seiner Stelle keinen Platz hat, und es daher in See treiben muss oder verloren geht, so trifft der Schaden den Schiffer.

a. a. O. §. 5.

a) Ueberlauf, d. h. Verdeck.

§. 166.

Wenn ferner der Schiffer an einem Orte schon eingeladen hat, und dann mit dieser Ladung noch nach einem andern, jedoch auf seinem Wege belegenen, Orte gesegelt ist, und auch daselbst noch mehrere Güter eingenommen hat, und es tritt alsdann Seenoth ein und wird von dem zuletzt eingenommenen Gute etwas über Bord geworfen, so muss solches sowohl von dem zuerst als dem danächst eingeschifften Gute, nach eines Jeden Antheil ersetzt werden.

Ist aber der Schiffer, ausserhalb seines Weges, nach einem entfernten Orte gesegelt, und hat dort noch mehr Güter eingenommen, so soll er dem Eigenthümer des zuerst eingenommenen Gutes für allen Schaden, welcher dadurch entsteht, verantwortlich sein und ihn ersetzen, er sei durch Auswerfen oder Versäumniss der Reise, oder einen andern Zufall verursacht worden.

a. a. O. §. 6.

12. Von dem Schaden, der das Schiff allein trifft.

§. 167.

Wenn Sturm und Unwetter oder ein anderer Unglücks-

fall das Schiff treffen und daran Schaden thun, so wird solcher nicht von dem Gute ersetzt, sondern die Rhederei trägt ihn allein.

a. a. O. Cap. 12. §. 1.

§. 168.

Wenn der Mast mit den daran befindlichen Segeln und nebenhängenden Wänden durch Sturm zerbrochen wird, so dass Schiff und Ladung Gefahr liefe, wenn jener nicht gekappt, ja wohl gar mit Takel und Geräthschaft über Bord geworfen würde, so wird Alles, was solchergestalt wirklich gekappt worden, vom Schiffe und Gute wieder ersetzt, nach eines Jeden Antheil und nach dem Werthe, den es zur Zeit des Auswurfs noch gehabt hat. Ebenso wenn der Schiffer Anker und Ankertau kappen muss, um nicht auf eine Klippe oder in andere Gefahr zu gerathen.

a. a. O. §. 2.

§. 169.

Wenn ein Schiff der Sicherheit wegen sich mit andern in eine Flotte eingelassen hat, und den Anker nicht so geschwind als die übrigen aufwinden kann, sondern, um zeitig unter Segel zu kommen und den andern folgen zu können, das Tau kappen muss, so geht dieser Schaden gleich über Schiff und Gut, so wie auch aller Schaden, der dem Schiff und dessen Geräthschaft im Gefecht mit dem Feinde, Kreutzer, Kaper oder Seeräuber zugefügt wird.

a. a. O. §. 3.

§. 170.

Wenn denen, welche auf dem Schiffe fahren, einem oder mehreren, Furcht antritt und der Schiffer, auf ihr Bitten und inständiges Anhalten, den Mast abhaut, oder sonst dem Schiffe Schaden zufügt, so haben die, welche ihn dazu bere-

Digitized by Google

det, solchen zu ersetzen und wird er nicht zur Averei gerechnet.

a. a. O. §. 4.

13. Von verschiedenen Vorfällen, die sich bei oder nach dem Werfen ereignen.

§. 171.

Wenn Güter geworfen werden und die Schiffsladung gebrochen wird und zugleich das zurückbleibende Gut dadurch ebenfalls Schaden leidet, dass die Stützen losgehen, oder etwas auseinander geht oder auslekt, so wird dieser Schaden ersetzt, wie das geworfene Gut.

Ein Gleiches gilt, wenn das Gut dadurch beschädigt, zerbrochen oder ausgelekt sein sollte, dass durch Sturm viel Wasser in das Schiff gekommen und man deshalb zur Verrückung eines Theils der Ladung genöthigt worden.

a. a. O. Cap. 13. §. 1.

§. 172.

Von dem Gute, das geworfen worden, muss die Fracht bezahlt werden, nach Verhältniss des Weges, den es schon zurückgelegt hat.

a. a. O. §. 2.

§. 173.

Wenn die Noth so gross befunden wird, dass zum Auswurf geschritten werden muss, der Eigner des Guts aber solchen nicht zulassen will, und dann darüber Zank und Streit entsteht, unterdessen aber das Schiff Schaden leidet, so dass einiges darin befindliche Gut verdirbt oder verloren geht, ohne des Schiffers oder seiner Leute Verschulden, so empfängt der Schiffer nichts desto weniger für solches Gut die volle Fracht, und der Eigenthümer des beschädigten oder verlorenen Guts

Digitized by Google

hält sich, seines Schadens wegen, an den, der ihn verursacht hat.

a. a. O. §. 3.

§. 174.

Wenn das in der Seenoth über Bord geworfene Gut sich nachher wieder findet, an das Land treibt oder aufgefischt wird, und demnächst dem Eigenthümer wieder zu Händen kommt, so trägt dieser den Bergelohn und andere billige Unkosten davon ab, und giebt sodann einem jeden nach seinem Antheile zurück, was er zuvor an Ersetzung erhoben hatte, so hoch der Werth desselben sich etwa belaufen kann.

Ist solches Gut vorher nicht geschätzt, so ergeht eine neue Wardirung des Schadens, in wiefern solcher, nach wieder erhaltenem Gute, für geringer angesehen werden könne.

a. a. O. §. 4.

§. 175.

Wenn ein Schiff die Seenoth, um deren willen der Auswurf geschehen ist, glücklich überstanden hat und aus derselben völlig gerettet ist, danächst aber von einem andern Sturmwinde aufs Neue ergriffen und auf den Strand geworfen oder zerschlagen wird, und es kommt alsdann nach einem solchen in einer neuen Seegefahr vorgegangenen Schiffbruche etwas von dem im Schiffe befindlichen Gute an's Land getrieben, oder wird auf andere Art gerettet, so trägt dieses nach dem, was es nach Abzug des Bergelohns werth ist, zu der Ersetzung der geworfenen Güter, jedoch dergestalt bei, dass die Berechnung nicht blos über das gerettete und das vorhin geworfene Gut, sondern auch zugleich über das Schiff und das gesammte Gut, das zur Zeit des Seewurfs im Schiffe war, angestellt wird, und das an's Land gekommene Gut nur

Digitized by Google

nach dieser Berechnung seinen verhältnissmässigen Antheil zur Ersetzung des geworfenen Guts beizutragen hat.

a. a. O. §. 5.

§. 176.

Es sind aber die solchergestalt aus einer zweiten Seenoth geretteten Güter nicht pflichtig, auch zum Ersatz des darin untergegangenen Schiffs oder derjenigen Güter, welche aus diesem Schiffbruche wegbleiben, einigen Beitrag zu leisten.

a. a. O. §. 6.

§. 177.

Geht dagegen das Schiff und Gut, welche man durch den Seewurf retten wollte, dennoch in derselben Seenoth, um deren willen ein Theil der eingeladenen Güter oder auch der Schiffsgeräthschaft geworfen worden, oder vermittelst einer unvermeidlichen Folge eben dieser Seenoth in der See oder auf dem Strande verloren, so verbleibt, was vom Schiff und Gut geborgen wird, blos den Eignern, ohne dass davon den Eigenthümern der im Schiffbruch verloren gegangenen oder auch denen der geworfenen Güter irgend etwas durch Beitrag zu erstatten wäre, weil der Endzweck des Seewurfs, die Erhaltung von Schiff und Gütern, damals nicht erreicht worden.

a. a. O. §. 7.

§. 178.

Wenn Jemand in der anderweitigen Seenoth, welche das Schiff, nachdem es einmal durch den Seewurf in Sicherheit gekommen war, überfällt, seine Kostbarkeiten zu sich steckt, sich mit denselben bei erfolgendem Schiffbruche in die See wirft, oder auf andere Art sich zu retten sucht, und das Glück hat, mit diesen Kostbarkeiten, die er an seinem Leibe trägt, an's Land zu kommen, so sind solche von allen Bei-

Digitized by Google

trägen frei, weil ihr Besitzer sie mit der Gefahr seines eigenen Lebens gerettet hat, so wie sie auch gleich allen andern im Schiffe befindlichen Gütern vom Ersatze frei sind, wenn das Schiff, des vorgenommenen Seewurfs ungeachtet, dennoch in eben derselben Seenoth untergeht oder Schiffbruch leidet.

a. a. O. §. 8.

14. Vom Raube, Todtschlag und Verwundung.

§. 179.

Wenn aus einem Schiffe etwas von dessen Geräthschaft oder anderem Gute, es sei im Hafen, oder in der offenen See, geraubt wird, so trifft der Schaden lediglich den Eigenthümer, der desfalls keinen Ersatz zu erwarten hat, es sei denn, dass vorher ein Anderes verabredet und geschlossen worden, oder auch derjenige, welcher den Raub begangen, dazu eine solche Veranlassung genommen hätte, welche alle mit einander, sowohl Rheder als Befrachter anginge, sie mag übrigens gegründet sein oder nicht, da dann das Geraubte vom Schiff und Gute ersetzt werden soll, als welches dadurch befreiet worden.

Würde auch Schiff und Gut gänzlich weggenommen, der Schiffer fände aber Gelegenheit, solche wieder einzulösen, wobei er sich oder einen Andern für die richtige Bezahlung zum Bürgen stellen müsste, so soll solches Lösegeld gleichfalls über Schiff und Gut, nach eines jeden Antheil gehen.

a. a. O. Cap. 14. §. 1.

§. 180.

Wird das Schiff in offener See, oder vom Lande her überfallen, und einige der Schiffsleute werden bei der Ver-

Digitized by Google

theidigung desselben verwundet, gelähmt oder gar getödtet, so sollen der Aratlohn und die Beerdigungskosten, nebst ihrem vollen Lohne, und der Führung, so wie auch sonstige Ersetzung für Lähmung, Unbrauchbarkeit und Armuth zugleich von Schiff und Gut, bei deren Vertheidigung das Unglück geschehen, wieder gut gemacht und ersetzt werden, je nachdem verständige gute Männer es für billig erkennen.

a. a. O. §. 2.

15. Von Abschiffung in kleinen Fahrzeugen, deren Fracht und dem Schaden, der dabei vorfallen kann.

§. 181.

Wenn ein Schiff auf den Grund kommt und nicht beladen wird, oder wenn es vor einen Hafen kommt und nicht einlaufen kann, sondern zur Erleichterung des Schiffes und zur Abschiffung einiger Güter Böte oder andere Fahrzeuge gedungen werden müssen, so sind diese Kosten von Schiff und Gut nach eines jeden Antheil zu tragen, und wenn dergleichen Gut, welches solchergestalt abgeschifft worden, nachher verloren ginge oder sonst beschädigt würde, so wird es ersetzt, wie vorher gemeldet worden.

Geht aber das Boot oder Fahrzeug, worin das Gut abgeschifft war, verloren, so haftet das Gut dafür nicht, sondern jenes muss für die bedungene Heuer seine Gefahr selbst bestehen.

a. a. O. Cap. 15. §. 1.

§. 182.

Wenn das Schiff zwar im Hafen ist, aber doch so tief gehet, dass es mit voller Ladung nicht zum Löschungsorte hinaufkommen kann, sondern einiges Gut in ein anderes

Fahrzeug abgeschifft wird, und dadurch hernach Schaden entsteht, so hat der Schiffer diesen nicht zu ersetzen. Von den Unkosten aber, die in solchem Falle verursacht werden, trägt zwei Drittheile das Schiff und ein Drittheil die Ladung.

a. a. O. §. 2.

§. 183.

Kann das Schiff nicht aufkommen, ohne seine ganze Ladung auszuschiffen, so muss es die Kosten allein tragen.

a. a. O. §. 3.

16. Vom Streite über das Auswerfen und die Ersetzung dafür.

§. 184.

Wenn zwischen den Eignern des Gutes und dem Schiffer darüber Streit entsteht, ob es zur Erhaltung des Schiffs nöthig gewesen, auszuwerfen, oder Böte zu miethen, so ist der Schiffer befugt, mit dem Eide zweier seiner Schiffsleute zu erweisen, dass es nöthig war.

a. a. O. Cap. 16. §. 1.

§. 185.

Können sie wegen der Ersetzung nicht einig werden, so soll ein jeder von der Schiffsmannschaft einen Eid ablegen, dass er an allen den Gütern, die er im Schiffe gehabt, recht gethan.

a. a. O. §. 2.

§. 186.

Wollten in dem Falle, da der Schiffer schuldig ist, von dem Schiffe zu bezahlen, die Eigenthümer des Guts behaupten, dass das Schiff unter seinem Werthe geschätzt sei, so haben sie Befugniss, es für den Preis einzulösen, welchen

Digitized by Google

der Schiffer darauf setzte, binnen der Zeit von sechs Stunden, da sie es haben besehen können.

a. a. O. §. 3.

17. Von dem Lootsen-Lohne, den Leuchtgeldern und andern kleinen Unkosten.

§. 187.

Der Lootse soll vom Schiffer gespeiset werden, so lange er in Dienstverrichtung ist. Sein ordentlicher Lohn wird nach Bestimmung der Piloten-Ordnung von den schweren Lasten des Schiffes, ohne den mindesten Beitrag der Ladung entrichtet.

a. a. O. Cap. 17. §. 1.

§. 188.

Andere kleine Unkosten aber, als Leucht- (Baak-) Gelder, welche man bezahlt, wo Feuer gehalten wird, ingleichen was gegeben wird, wenn man unter den Kanonen eines Schlosses oder einer Festung vorbeisegelt, trägt das Kaufmannsgut allein.

a. a. O. §. 2.

Digitized by Google

ZWEITER ABSCHNITT.

Von Versicherungen.

I. Im Allgemeinen.

A. Begriff.

§. 189.

Versicherung (Assecuranz, Assecuration, Assurance) nennt man den Vertrag, durch welchen der Versicherer (Assecurant, Assureur) gegen den Empfang einer bestimmten Prämie die Vergütung des Schadens übernimmt, der aus einer bestimmten Gefahr den Versicherten (Assecurat, Assurant) treffen kann.

Es kann eine solche Sicherstellung von Einzelnen oder Mehreren geleistet werden.

Assecuranz oder Versicherungsanstalten nennt man die zu solchem Zwecke zusammengetretenen Gesellschaften. Die wichtigsten, hierher gehörigen Beispiele derselben werden später erwähnt werden.

B. Die See-Assecuranz insbesondere.

§. 190.

Die Seeversicherung (See-Assecuranz) ist der Contract, nach welchem der Versicherer gegen Empfang der Prämie die Vergütung des Schadens übernimmt, welchem ein Schiff oder dessen Ladung durch die Gefahren während der Reise ausgesetzt ist.

Digitized by Google

Dieselbe kann sich auf das Schiff allein, oder auf die Ladung allein, oder auf beide zugleich beziehen.

Es bieten diese See-Assecuranzen eine grosse Erleichterung für den überseeischen Handel, und es werden durch sie den Kaufleuten Unternehmungen von grösserem Umfange möglich.

Beide Theile richten sich bei Entwerfung der Police (s. unten) nach den verschiedenen Umständen und Gefahren, welchen nach den frühern Erfahrungen u. s. w. das Schiff und die Ladung auf der gegenwärtigen Reise ausgesetzt sein können.

C. Verschiedene Arten der See-Assecuranzen.

§. 191.

1) Die Versicherung auf Casco (Versicherung auf den Boden des Schiffes) begreift auch die Takelage und das gesammte Schiffsgeräthe in sich.

Von den Clauseln: frei von Kriegsgefahr; frei von Kriegsmolest, frei von Nehmung u. s. w. (s. unten).

2) Die Versicherung auf Güter. Diese unterliegt mancherlei speciellen Bestimmungen, welche durch das concurrirende Interesse des Staats herbeigeführt werden (s. unten).

3) Das Zeichnen auf Baratterie nennt man die Gewährleistung für solchen Schaden, der durch Nachlässigkeit, Muthwillen oder Bosheit des Schiffsvolkes entsteht. Auf Fälle dieser Art ist fast in allen Assecuranzgesetzen besonders Rücksicht genommen, und es verordnen diese eine verhältnissmässige Vergütung, sobald auf Baratterie gezeichnet ist.

In England kann man zwar ebenfalls auf Baratterie zeichnen, indessen nimmt man dort das Wort Barattry in sei-

Digitized by Google

ner engsten Bedeutung, d. h. Betrug im engsten Sinne des Worts.

4) Die Versicherung auf die Fracht. Durch diese macht sich der Versicherer verbindlich, die Frachtgelder zu vergüten, wenn durch unglückliche Zufälle auf der Reise oder sonst die Befrachter zur Zahlung derselben ausser Stand gesetzt werden sollten.

5) Die Versicherung auf Türkengefahr. Bei dieser verpflichten sich die Versicherer, denjenigen, welcher die Prämie bezahlt hat, aus der Sclaverei loszukaufen, Falls das Schiff von Barbaresken genommen werden sollte.

6) Die Versicherung auf Kaperei, wenn eine Nation mit der andern im Kriege begriffen ist.

7) Die Lebensversicherung für Schiffsleute oder Reisende zur See.

8) Die Versicherung auf Wallfisch- oder Häringsfang, oder andere Fischereien. Es wird hierbei ein gewisser Ertrag angenommen, der gewonnen werden soll, diesen garantirt der Versicherer gegen Empfang der stipulirten Prämie.

Es ist hier noch der, nicht nach allen Gesetzen gestatteten, Reassecuration zu erwähnen, d. h. wenn Privatversicherer, die dies Geschäft nicht ferner betreiben wollen, oder unter bedenklichen Umständen bedeutende Summen gezeichnet haben, sich für die übernommenen Gefahren wieder versichern lassen.

D. Versicherung für Gefahr auf Binnengewässern.

§. 192.

Die Versicherung für Gefahr bei der Fahrt auf Flüssen und Binnenseen stimmt im Wesentlichen mit den See-Assecu-

Digitized by Google

ranzen überein; die Abweichungen werden nur durch die örtlichen Verhältnisse begründet.

E. Entstehung der Assecuranzen.

§. 193.

Schon im Römischen Rechte finden sich einzelne Spuren des Assecuranz-Contractes. Man schreibt indessen allgemein diese Erfindung den Juden zu, welche im Jahre 1182 bei ihrer Vertreibung aus Frankreich sich zur Sicherung des Transportes ihrer Effecten zuerst der Assecuranzen bedient haben sollen.

Aus der Chronyk van Vlanderen T. I. Cap. 40, p. 462 ergiebt sich, dass bereits im Jahre 1310 zu Brügge eine See-Assecuranzkammer errichtet worden sei.

Vergl. über das Alterthum der Assecuranzen:
Beckmann, Geschichte der Erfindungen Th. I. §. 208.

F. Literatur.

§. 194.

Es sind besonders folgende Werke, welche von dem Rechte der Assecuranzen handeln, zu erwähnen:

Büsch, Darstellung der Handlung. Th. II. S. 45 — 91.
Pardessus a. a. O. Th. II. S. 294 — 456.
Beneke, System des Assecuranz- und Bodmereiwesens. Th. I. II. Hamburg 1795. 8.
Büsch, Uebersicht des Assecuranzwesens. Hamburg 1795.
Beneventus Straccha, de assecurationibus im Tract. Tractatuum. T. VI.; auch durch
M. Stephanus, Greifswalde 1615. 8.
N. Magens, Versuch über Assecuranzen, Havereien und Bodemereien. Hamburg 1753. 8.
In Englischer Uebersetzung London 1755. T. I. II. 4.
J. A. Park, a system of the law of marine insurances. London 1787. 8.

Digitized by Google

A Practical treatise or compendium of the law of maritime Insurance by J. Ilderson Burn. London 1801.

Samuel Marshall, on the law of insurance. T. I. II. London 1812. 8.

Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Haverei-Ordnung gedruckt und publicirt auf Befehl E. Hochw. Rathes daselbst. Hamburg 1731. 4.

Targa, sopra la contrattazione marittime. 4.

Das Recht der Assecuranzen und Bodmereien, systematisch abgehandelt. Königsberg 1771. 4.

A. Baldasseroni, delle assecurazioni marittime. Fierenza. T. 1—3. 1786. 4.

Meno Pöhls gemeines deutsches und Hamburgisches Handelsrecht. Hamburg 1832. 4 Bde. (Band 4 Assecuranzrecht.)

Balth. Mario-Emerigon, traité des assurances et des contrats à la Grosse. T. I. II. Paris 1784. 4.

J. Weskett, a complete digest of the theory laws and practice of insurance. London 1721. Fol.

II. Preussische Gesetzgebung.

A. Allgemeine Bestimmungen.

§. 195.

Bei einer Versicherung oder Assecuranz übernimmt der Versicherer, gegen eine gewisse Abgabe oder Prämie, die Vergütung des aus einer bestimmten Gefahr die Sache treffenden Schadens.

A. L. R. Th. II. tit. 8. §. 1934.

§. 196.

Dänische Unterthanen haben in ihren Havarie-Angelegenheiten (s. oben) an Dispache- und sonstigen Gebühren nicht mehr als Preussische Unterthanen zu zahlen, die in Dänischen Häfen in Betreff dieser Gebühren ebenso wie die dortigen Unterthanen behandelt werden.

Rescript vom 24. Juli und 11. September 1828.
v. Kamptz Jahrbücher. Bd. 32. S. 85.

Digitized by Google

§. 197.

Ist keine Prämie bedungen worden, so wird das Geschäft nicht als eine Assecuranz, sondern als eine Schenkung[a]) betrachtet.

A. L. R. a. a. O. §. 1935.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 11. §. 1089 u. f.

§. 198.

Mäkler und Schiffsklarirer sollen weder Schiffe, noch Schiffsparten, noch Kaufmannsgüter und Waaren, bei Vermeidung der §. 1328. Th. II. tit. 8. A. L. Rts. bestimmten Strafe, auf eigene Rechnung versichern lassen[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1936.

a) Vergl. Hamburger Assecuranz-Ordnung Tit. II. Art. 2.

§. 199.

Schiffer und Schiffsleute dürfen über ihre Heuer oder Lohn keine Versicherung nehmen, bei Verlust des Rechts und der Prämie, deren doppelter Betrag von dem Versicherer zur Strafe an die Casse der Seearmen erlegt werden soll[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1937.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. II. Art. 3.

§. 200.

Versicherungen ertheilen, setzt nothwendig die Befugniss voraus, einen lästigen Vertrag zu schliessen[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1938.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 5. §. 11.

§. 201.

Mäkler, Schiffsklarirer und Abrechner; öffentlich bestellte Dispacheurs, Schadentaxatoren und

Digitized by Google

richterliche Personen in Assecuranzstreitigkeiten; Vorsteher und Bediente der Bank; Vorsteher und Bediente der Assecuranzcompagnie; Officianten, sowohl bei landesherrlichen als andern öffentlichen Cassen; ingleichen Zoll- und Accisebedienten, dürfen für eigene Rechnung, weder unmittelbar noch mittelbar, Versicherungen ertheilen a).

A. L. R. a. a. O. §. 1939.

a) Hamburger A. O. Tit. II. Art. 3.

§. 202.

Wird diesem Verbote zuwider gehandelt, so ist der Vertrag nichtig, die bedungene Prämie fällt dem Fiscus anheim, und der unbefugte Versicherer soll seines Amts entsetzt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1940.

§. 203.

Hat in solchem Falle der Versicherte, ohne sein Verschulden, die dem Versicherer entgegenstehende Eigenschaft nicht gewusst, so haftet ihm letzterer zur Entschädigung.

A. L. R. a. a. O. §. 1941.

§. 204.

Wer den Auftrag hat, für einen Dritten Versicherungen zu suchen, darf dieselben ohne besondere Genehmigung des Auftragenden nicht selbst übernehmen; widrigenfalls er die Prämie herausgeben muss, und für die übernommene Gefahr nichts desto weniger verhaftet ist.

A. L. R. a. a. O. §. 1942.

§. 205.

Einem Jeden steht frei, Versicherungen da zu nehmen, wo er es am rathsamsten findet.

A. L. R. a. a. O. §. 1943.

Digitized by Google

§. 206.

Die Rechte einer zu Versicherungen besonders privilegirten Gesellschaft sind aus dem ihr ertheilten Privilegio zu beurtheilen.

A. L. R. a. a. O. §. 1944.

§. 207.

Wer für fremde Rechnung Versicherung einnimmt, muss dazu mit Vollmacht oder Auftrag versehen sein, widrigenfalls die Versicherung ungültig, und die bedungene Prämie verfallen ist.

A. L. R. a. a. O. §. 1945.

Jedoch können Handlungsfactore und Disponenten, auch ohne besondere Vollmacht, für Rechnung ihres Principals Versicherung nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 1946.

Soll ihnen diese Befugniss nicht zustehen, so muss eine solche Einschränkung gehörig bekannt gemacht sein a).

A. L. R. a. a. O. §. 1947.

a) Vergl. A. L. R. a. a. O. §. 503 u. f.

§. 208.

Wer für fremde Rechnung ohne Specialvollmacht zeichnet, haftet nur für seine Person.

A. L. R. a. a. O. §. 1948.

Eben dies findet auch von Handelsfactoren und Disponenten Statt, wenn sie nicht durch Specialvollmacht, oder ein für allemal in ihrer Procura, dazu legitimirt sind.

A. L. R. a. a. O. §. 1949.

§. 209.

So wie jeder ohne Vollmacht im Namen eines Andern geschlossene Vertrag, durch desselben nachher hinzukom-

Digitized by Google

mende Genehmigung, zu Kräften gelangt, so findet ein Gleiches auch beim Versicherungsvertrage Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 1950.

§. 210.

Einer stillschweigenden Genehmigung ist gleich zu achten, wenn derjenige, in dessen Namen die Versicherung genommen oder ertheilt worden, nach davon erlangter Wissenschaft binnen der im Th. I. tit. 5. §. 95 u. f. bestimmten Fristen, keinen gerichtlichen Protest dagegen einlegt.

A. L. R. a. a. O. §. 1951.

Dort ist nämlich Folgendes verordnet:

Ist unter Personen, die an Einem Orte sich aufhalten, der Antrag schriftlich geschehen, so muss die Erklärung darüber binnen vier und zwanzig Stunden erfolgen.

Ist der Antrag unter Abwesenden schriftlich geschehen, so kommt es auf den Zeitpunkt an, da der Brief an dem Orte, wo der Andere sich aufhält, nach dem gewöhnlichen Laufe der Posten hat eingehen können.

Mit der nächsten fahrenden oder reitenden Post, welche nach diesem Zeitpunkte abgeht, muss der Antrag beantwortet werden.

Doch ist, wenn mit der ersten Post keine Antwort erfolgt, der Antragende schuldig, noch den nächstfolgenden Posttag, wegen möglicher Zwischenfälle, abzuwarten.

Ist der schriftliche Antrag durch einen eigenen Boten geschehen, so muss der Antragende den längsten Zeitraum, binnen welchem ein solcher Bote ohne ungewöhnliche Zwischenfälle zurückkommen kann, abwarten.

Digitized by Google

Kommt der Bote in diesem Zeitraume nicht zurück, so muss der Antragende den Andern davon benachrichtigen, und ihm zugleich eröffnen, ob er noch ferner an den Antrag gebunden sein wolle.

Geschieht der Antrag einer Corporation oder Gemeinde, so muss der Antragende auf die Erklärung derselben so lange Zeit warten, als erforderlich ist, dass über den Antrag ein verfassungsmässiger Entschluss genommen und ihm bekannt gemacht werden könne.

In allen Fällen, wo nicht ein Anderes ausdrücklich bestimmt ist, wird dafür gehalten, dass die Annahme in dem Zeitraume geschehen sei, wo der Annehmende Alles gethan hatte, was von seiner Seite zur Bekanntmachung seiner Erklärung an den Antragenden erforderlich war.

B. Gegenstände der Versicherungen.

§. 211.

Ueber Alles, was Gegenstand eines rechtsgültigen Vertrages sein kann, können auch Versicherungen geschlossen werden a).

A. L. R. a. a. O. §. 1952.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 5. §. 39 u. f. tit. 4. §. 5—9. und Hamburger A. O. T. III. Art. 1.

§. 212.

Da über Alles, was der Gegenstand eines rechtsgültigen Vertrages sein kann, nach der Vorschrift des vorigen Paragraphen Versicherung zu nehmen verstattet ist, so erscheint auch die Zulässigkeit einer Versicherung einer Schuldforderung in Beziehung auf den Verlust, welcher für dieselbe durch einen das verpfändete Grundstück treffenden Feuerschaden herbeigeführt werden könnte, im Allgemeinen nicht zweifelhaft. In sofern jedoch eine Versicherung nicht in die-

Digitized by Google

ser Art geschehen, sondern direct auf das betreffende Grundstück erfolgt sein sollte, so steht derselben häufig die ausdrückliche Bestimmung des Feuersocietätsreglements entgegen, da nach vielen derselben ein und dasselbe Gebäude niemals und unter keinerlei Vorwande doppelt assecurirt werden darf.

Rescript des Minist. des Innern vom 29. Juni 1827.
v. Kamptz Ann. Bd. 11. S. 465. 466.

§. 213.

Jede künftige Gefahr, die nicht mit verbotenen Handlungen verknüpft ist, kann der Versicherer übernehmen a).

A. L. R. a. a. O. §. 1953.

a) Besonders in der neuern Zeit haben sich Assecuranzcompagnieen gebildet, deren Statuten aber eben so verschieden sind, als die Gegenstände, auf welche sie Versicherung geben. Einzelne hierher gehörige Beispiele s. unten.

§. 214.

Ist eine Versicherung über die Gefahr bei verbotenen Handlungen geschlossen, so muss jeder Theil die gezeichnete Summe zur Strafe erlegen.

A. L. R. a. a. O. §. 1954.

§. 215.

Sind Waaren und Güter, welche wider die Landesgesetze aus-, ein- oder durchgeführt werden sollen, versichert, so ist der Versicherte aller Vortheile aus dem Vertrage verlustig, und der Fiscus tritt an seine Stelle.

A. L. R. a. a. O. §. 1955.

§. 216.

Hat der Versicherer wissentlich auf solche Waaren gezeichnet, so wird er als Theilnehmer gestraft, und die Prämie verfällt dem Fiscus.

A. L. R. a. a. O. §. 1956.

Digitized by Google

§. 217.

Ist die Versicherung nur zum Theil auf dergleichen Waaren gerichtet, so besteht sie in Ansehung der unverbotenen.

A. L. R. a. a. O. §. 1957.

§. 218.

Werden jedoch diese mit den verbotenen zugleich confiscirt, oder zur Bezahlung der verwirkten Strafe verwendet, so ist der Versicherer zur Vergütung nicht schuldig.

A. L. R. a. a. O. §. 1958.

§. 219.

In Kriegszeiten darf kein Unterthan auf Kriegsbedürfnisse, die feindlichen Unterthanen gehören, oder ihnen sonst zugewendet werden sollen, Versicherung geben [a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1959.

a) Vergl. A. L. R. a. a. O. §. 2034 u. f.

§. 220.

Ein Gleiches gilt von Lebensmitteln aller Art, die in feindliche Magazine, für feindliche Armeen und Festungen gehören oder dahin geliefert werden sollen.

A. L. R. a. a. O. §. 1960.

§. 221.

Ingleichen von allen Waaren und Sachen, worüber der Handel mit feindlichen Unterthanen während des Krieges verboten ist.

A. L. R. a. a. O. §. 1961.

§. 222.

Die Versicherung des feindlichen Eigenthums ist hier indessen nur in den Fällen untersagt, wo sie zu Unter-

Digitized by Google

stützungen der feindlichen Unternehmungen gereichen könnte. Privathandel mit Sachen, welche zu obgedachtem Zwecke nicht dienen, zu verbieten, würde mit den gemilderten Grundsätzen des Völkerrechts nicht bestehen, nach welchen die Handlung zwischen den kriegführenden Mächten ohne erhebliche Ursache nicht gestört werden darf.

Entwurf Th. I. Abth. 2. Tit. 3. §. 1559. S. 298.

§. 223.

Hat Jemand, diesen Vorschriften zuwider, auf solche Sachen Versicherung gegeben, so ist der Vertrag ungültig.

A. L. R. a. a. O. §. 1962.

§. 224.

Hat er es wissentlich gethan, so muss er die gezeichnete Summe dem Fiscus zur Strafe bezahlen.

A. L. R. a. a. O. §. 1963.

§. 225.

Ist aber dem Versicherer die verbotene Qualität der Waare nicht bekannt gewesen, so ist er nur die erhaltene Prämie an den Fiscus herauszugeben schuldig.

A. L. R. a. a. O. §. 1964.

§. 226.

Die Strafe des Versicherten ist nach Vorschrift des Criminalrechts zu bestimmen.

A. L. R. a. a. O. §. 1965.

§. 227.

Der Anfang eines Krieges wird von der Zeit an gerechnet, da die Land- oder Seemacht sich zu Kriegsoperationen gegen den Feind in Bewegung setzt.

A. L. R. a. a. O. § 1966.

Digitized by Google

§. 228.

Nur mit Bekanntmachung der geschlossenen Friedenspräliminarien wird ein Krieg für beendigt angesehen.

A. L. R. a. a. O. §. 1967.

§. 229.

Jedermann darf sein eigenes Leben versichern lassen.

A. L. R. a. a. O. §. 1968.

§. 230.

Auf einen durch Verbrechen verwirkten Verlust des Lebens kann jedoch eine solche Versicherung weder gegeben, noch gedeutet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1969.

§. 231.

Hat aber Jemand das Leben eines Dritten versichern lassen, so haftet der Versicherer für jeden auch von dem Dritten selbst verschuldeten Verlust des Lebens, wenn nicht das Gegentheil festgesetzt worden.

A. L. R. a. a. O. §. 1970.

§. 232.

Aeltern, Kinder, Ehegatten, oder Verlobte können für eigene Rechnung das Leben ihrer Kinder, Aeltern, des Andern Ehegatten oder Verlobten versichern lassen.

A. L. R. a. a. O. §. 1971.

Unter Kindern werden eheliche Descendenten in absteigender Linie überhaupt verstanden [a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1972.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. I. §. 40. 41.

§. 233.

Ausser diesen kann Niemand, zu seinem eigenen Vortheile, auf das Leben eines Dritten, ohne dessen gerichtliche Einwilligung, Versicherung nehmen.

Ist dies dennoch geschehen, so muss jeder, sowohl der

Digitized by Google

Versicherer, als der Versicherte, die gezeichnete Summe, zum Besten der Armen, als Strafe erlegen.

A. L. R. a. a. O. §. 1973. 1974.

§. 234.

Versicherungen auf das Leben eines Dritten sind den Grundsätzen und der Analogie der gemeinen Rechte zuwider, sie können dem Dritten, auf dessen Kopf sie geschlossen sind, gefährlich werden.

Die Erlaubniss, dergleichen Versicherung zu nehmen, wird daher billig nur auf solche Personen eingeschränkt, denen der Regel nach an der Conservation des Versicherten mehr gelegen sein muss, als an dem Empfange des gezeichneten Quanti.

Entwurf Th. I. Abth. 2. Tit. 3. §. 1566. S. 299.

§. 235.

Auch die Freiheit eines Menschen kann gegen See- und Türkengefahr, barbarische Seeräubereien, feindliche Aufbringung, oder Gefangenschaft versichert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1975.

Wird auf solche Weise die Freiheit eines Dritten versichert, so ist dessen Einwilligung dazu nicht nöthig.

A. L. R. a. a. O. §. 1976.

§. 236.

Versicherungen der Freiheit auf andere Arten des Verlustes sind ungültig, wenn der Dritte, dessen Freiheit versichert worden, nicht seine Einwilligung dazu gerichtlich ertheilt hat.

A. L. R. a. a. O. §. 1977.

§. 237.

Bei erfolgter Einwilligung aber findet die Vorschrift des §. 1970. a. a. O. Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 1978.

Digitized by Google

§. 238.

Derjenige, welcher die Loskaufung eines von Feinden oder Seeräubern Gefangenen übernommen hat, kann sich das Lösegeld nebst den Kosten wieder versichern lassen.

A. L. R. a. a. O. §. 1979.

§. 239.

Ein Bodmereigeber kann, auf den Betrag seines Capitals, nebst kaufmännischen Zinsen davon, und der Assecuranzprämie, Versicherung nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 1980.

§. 240.

Auch auf das den Schiffsleuten gegebene Handgeld, und die vorausbezahlte Heuer, kann von dem Rheder Versicherung genommen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1981.

§. 241.

Eben dies findet von Frachtgeldern Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 1982.

C. Vorschriften, wie weit Versicherungen genommen und gegeben werden können.

§. 242.

Durch Versicherungen muss der Versicherte sich nur gegen Schaden decken, nicht aber Bereicherung dadurch suchen.

A. L. R. a. a. O. §. 1983.

§. 243.

Niemand darf eine Sache höher versichern lassen, als bis zum gemeinen Werthe derselben, zur Zeit des geschlossenen Vertrages a).

A. L. R. a. a. O. §. 1984.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. Tit. 11. §. 111.

Digitized by Google

§. 244.

In Betreff der polizeilichen Controle bei Feuerversicherungen kaufmännischer Waarenlager kann sich die Polizeibehörde in den grössern Handelsstädten mit einer allgemeinen Anzeige der erfolgten Versicherung begnügen.

Denn es lassen sich die besondern Eigenthümlichkeiten allerdings nicht verkennen, welche bei der Versicherung eines dergleichen Waarenlagers in der Art, wie dieselbe gegenwärtig abgeschlossen zu werden pflegt, eintreten. Indem nämlich der Inhaber des Waarenlagers sich gegen den Verlust, der ihn durch Brand treffen kann, mittelst Versicherungsvertrages sicher zu stellen beabsichtigt, kann derselbe nicht füglich bloss den augenblicklichen Bestand, wie solcher zur Zeit des Abschlusses in der That Statt findet, der Werthsangabe zum Grunde legen, sondern er muss vielmehr, um sich wirklich gegen Unglücksfälle zu schützen, nach einem aus seinen Geschäftsoperationen abgeleiteten Ueberschlage einen muthmasslichen Bestand dabei annehmen und nach diesem das Assecurationsquantum abmessen. So wie nun bei diesem Verhältnisse die ursprüngliche Werthsangabe nicht das wesentliche Merkmal zur Beurtheilung der Zulässigkeit eines solchen Vertrages enthält, und überhaupt auf letztern eine strenge Anwendung der gesetzlichen Vorschriften,

A. L. R. Th. II. tit. 8. §. 1984. 1987.

nicht völlig motivirt erscheint, so kommt es vielmehr zur Verhütung besorglicher Missbräuche darauf an, im Falle eines vorkommenden Brandes, die von dem Versicherer zu gewährende Ersatzleistung zu beaufsichtigen, um zu verhindern, dass nicht mehr, als der wirklich erlittene Schaden, vergütet werde.

Zur Erreichung dieses Zwecks hat daher die Polizei weniger Veranlassung, bei dem Abschlusse des Versicherungs-

Digitized by Google

vertrages selbst thätig zu sein, als vielmehr von dem Nachweise Kenntniss zu nehmen, welchen der Versicherte nach dem Brande darüber zu führen verpflichtet werden muss, dass der versicherte Gegenstand bei dem Brande vorhanden gewesen ist, und welchen Werth derselbe damals wirklich gehabt hat. Indessen darf doch die Anzeige von der geschlossenen Versicherung deshalb nicht ganz unterbleiben, damit eines Theils die Polizeibehörde ihre Aufmerksamkeit auf etwaige damit in Verbindung stehende Handlungen richten könne, und andern Theils von den Fällen zeitig Benachrichtigung erhalte, wo mehrere gleichzeitige Versicherungsverträge intendirt werden möchten.

Diese Anzeige braucht aber nur ganz im Allgemeinen und ohne Angabe des Assecuranzquanti zu geschehen, wodurch dann auch den Besorgnissen wegen der dem kaufmännischen Credite nachtheiligen, ausserdem freilich nicht ganz zu vermeidenden Veröffentlichung vorgebeugt wird.

Es soll jedoch in Folge der Allerhöchsten Willensmeinung diese Maassregel vorerst nur in den grössern Handelsstädten, namentlich in Berlin, Stettin, Breslau, Danzig, Elbing, Königsberg, Memel, Magdeburg, Cöln und Aachen, in Ausführung gebracht werden, und ist also daselbst nur eine allgemeine Anzeige von der erfolgten Assecuranz der kaufmännischen Waarenlager, ohne nähere Angabe des versicherten Werthes zu erfordern, übrigens aber allgemein die Aufmerksamkeit der Polizeibehörde darauf zu richten, dass von dem Nachweise genaue Kenntniss genommen werde, welchen der Versicherte nach dem Brande über den wirklich erlittenen Schaden zu führen hat.

Rescript des Minist. des Innern vom 4. Juni 1824.
v. Kamptz Ann. Bd. 8. S. 566. 568.

Digitized by Google

§. 245.

Bei Versicherung auf das Casco eines Schiffes werden in dessen Würdigung alle Unkosten der Ausrhedung und Ausrüstung, die Provision, die vorausbezahlte Volksheuer und die Assecuranzprämie mit- und eingerechnet, und der Werth des Schiffes wird so bestimmt, wie er zur Zeit der Absegelung wirklich gewesen ist.

A. L. R. a. a. O. §. 1985.

§. 246.

Werden aber die Frachtgelder besonders versichert, so darf die Versicherung des Casco nur bis zu demjenigen Werthe, welchen das Schiff, nebst Geräthe, ohne die Ausrüstungskosten, beim Abgange gehabt hat, geschlossen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1986.

§. 247.

Versicherungen auf Waaren sollen den Einkaufspreis nicht übersteigen.

A. L. R. a. a. O. §. 1987.

§. 248.

Jedoch kann der Versicherte alle Zölle, Abgaben und Unkosten zuschlagen, die er darauf bis zu der Zeit, da sie wirklich an Bord gebracht, oder sonst abgesendet sind, hat verwenden müssen.

A. L. R. a. a. O. §. 1988.

§. 249.

Auch die Versicherungsprämie selbst kann er mit in Anschlag bringen.

A. L. R. a. a. O. §. 1989.

§. 250.

Eine Versicherung auf Frachtgelder darf den Betrag der durch Connoissements oder Charte-Partie

Digitized by Google

festgesetzten Fracht, und der kleinen Haverei nicht übersteigen.

A. L. R. a. a. O. §. 1990.

§. 251.

Versicherungen auf gehofften oder sogenannten imaginairen[a]) Gewinn sind nur in so weit gültig, als sie ausdrücklich darauf geschlossen, und zugleich der Gegenstand, von welchem der Gewinn erwartet wird, bestimmt angegeben worden.

A. L. R. a. a. O. §. 1991.

a) Nach dem Code du commerce sind dergleichen Versicherungen gar nicht zulässig (s. unten); andere Gesetze und besonders die Statuten mehrerer Assecuranzcompagnieen setzen fest, dass nur gewisse Procente als imaginairer Gewinn assecurirt werden sollen. Vergl. die abweichende Bestimmung der Hamburg. A. O. Tit. III. Art. 2.

§. 252.

Versicherungen auf das Bestehen, Steigen und Fallen der Waarenpreise sind nur den Kaufleuten erlaubt.

A. L. R. a. a. O. §. 1992.

Es muss jedoch dadurch keine dem gemeinen Wesen nachtheilige Preissteigerung beabsichtigt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1993.

§. 253.

Der Grund zu dieser und den folgenden Verordnungen liegt in der Nothwendigkeit, den gefährlichen Betrügereien vorzubeugen, welche, wenn Versicherungen über den wahren Werth erlaubt sein sollten, von dem Versicherten zu leicht verübt und von dem Versicherer zu schwer entdeckt werden könnten.

Entwurf Th. I. Abth. 2. Tit. 3. §. 1574. S. 301.

Digitized by Google

§. 254.

Liegt eine dergleichen (§. 1993.) Absicht zum Grunde, so ist der Vertrag ungültig, die Prämie verfällt dem Fiscus, und die Contrahenten müssen nach Vorschrift des Criminalrechts bestraft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1994.

§. 255.

Versicherungen auf Interesse oder Nichtinteresse sind auf keine höhere Summe gültig, als das in der Police angezeigte Interesse wirklich beträgt.

A. L. R. a. a. O. §. 1995.

§. 256.

Wird von dem Versicherten nachgewiesen, dass das wirkliche Interesse weniger, als die bezeichnete Summe betrage, so findet verhältnissmässig das Ristorno (s. unten) Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 1996.

§. 257.

Dagegen darf auch bei dieser Art von Versicherungen ein Mehreres als die gezeichnete Summe von dem Versicherten niemals vertreten werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1997.

§. 258.

In so weit Schiffe oder Güter bereits verbodmet sind, sollen sie von dem Bodmereinehmer, bei Verlust der bedungenen Prämie und Nichtigkeit des Vertrages, nicht versichert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1998.

§. 259.

Diejenige Summe aber, welche an dem vollen Werthe fehlt, so wie auch die Art der Gefahr,

Digitized by Google

welche der Bodmereigeber nicht übernommen hat, kann besonders versichert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1999.

D. Verbot mehrerer Versicherungen über den vollen Werth eines und desselben Gegenstandes.

§. 260.

Niemand soll über einen und eben denselben Gegenstand, auf dessen nach §. 1984 a. a. O. zu bestimmenden Werth, mehrere Versicherungen nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 2000.

§. 261.

Wer Versicherung sucht, muss gewissenhaft anzeigen: ob und in welcher Art er bereits an einem andern Orte Versicherung genommen, oder zu deren Abschliessung Ordre ertheilt habe.

A. L. R. a. a. O. §. 2001.

§. 262.

Wer bei einer solchen Anzeige eine vorsätzliche Unrichtigkeit zum Schaden des Versicherers, oder eines Dritten begeht, soll, ausser dem Verluste seines Rechts aus den beiden oder mehreren Versicherungen, als ein Betrüger gestraft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2002.

§. 263.

Ist die Anzeige aus grobem oder mässigem Versehen unterlassen worden, so bleibt nur die älteste Versicherung bei Kräften, und es muss nichts desto weniger die bei der jüngern Versicherung bedungene Prämie bezahlt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2003.

Digitized by Google

§. 264.

Das Datum der geschehenen Zeichnung bestimmt, welcher Contract der ältere sei, wenn auch die Police ein anderes Datum enthalten sollte.

A. L. R. a. a. O. §. 2004.

§. 265.

Diese Vorschrift findet in der Regel auch dann Anwendung, wenn die eine Versicherung von dem Principale selbst, und die andere von dem Factor geschlossen worden.

A. L. R. a. a. O. 2005.

§. 266.

Hat aber Jemand einem Correspondenten Ordre ertheilt, Versicherung für ihn zu nehmen, und nachher sich selbst darüber Versicherung ertheilen lassen, so wird auf das Datum der gegebenen Ordre gesehen[a]).

A. L. a. a. O. §. 2006.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 13. §. 88.

§. 267.

Hat ein Correspondent ohne Ordre Versicherung für Jemand angenommen, dieser aber, weil es ihm unbekannt gewesen, einen solchen Vertrag ebenfalls geschlossen, so wird diejenige, welche zuletzt gezeichnet worden, ristornirt.

A. L. R. a. a. O. §. 2007.

§. 268.

Diese nähere Bestimmung der Assecuranz-Ordnung gründet sich darauf, dass zwischen mehreren Versicherern, die zu gleicher Zeit gezeichnet haben, eine societas incidens obwaltet, vermöge deren sie alle zusammen, jedoch nur auf den einfachen Werth der versicherten Sache, und jeder von ihnen nur nach Verhältniss der von ihm gezeichneten Summe verhaftet sind.

Entwurf Th. I. Abth. 2. Tit. 3. §. 1592. S. 303.

Digitized by Google

§. 269.

Ist in vorstehenden Fällen (§. 2203 u. f. a. a. O.) durch den ältern Contract eine Summe versichert, die den vollen nach §. 1984 u. f. a. a. O. zu bestimmenden Werth der Sache noch nicht erreicht, so gilt der zweite auf das an diesem vollen Werthe noch fehlende Quantum, und in Ansehung des Ueberrestes findet die Rückforderung der Prämie nur in dem Falle des §. 2007 a. a. O. Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2008.

§. 270.

Ist ein Gegenstand nur auf eine gewisse bestimmte Zeit versichert, so kann derselbe, wegen Verlustes und Schadens, welche sich vor dem Eintritte dieser Zeit, oder nach deren Ablauf ereignen, anderweitig versichert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2009.

§. 271.

Wenn eine Sache nur bis zu einem gewissen Orte versichert worden, so ist die fernere Versicherung von diesem bis zu einem andern Orte zulässig.

A. L. R. a. a. O. §. 2010.

§. 272.

Es ist auch erlaubt, über die Zahlungsfähigkeit seines Versicherers Versicherung zu nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 2011.

§. 273.

Wird über das Vermögen des Versicherers vor beendigter Gefahr Concurs eröffnet, so steht dem Versicherten frei, anderweitige Versicherung zu nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 2012.

Alsdann kann er die Prämie von dem ersten Versicherer ohne Abzug zurückfordern, wenn gleich die bei

Digitized by Google

der anderweitigen Versicherung bedungene Prämie geringer sein sollte.

A. L. R. a. a. O. §. 2013.

§. 274.

Er muss aber, bei Vermeidung der §. 2004 a. a. O. bestimmten Strafe, sogleich, als er die anderweitige Versicherung sucht, oder dazu Ordre giebt, den Curator der Masse des ersten Versicherers davon benachrichtigen.

A. L. R. a. a. O. §. 2014.

§. 275.

Will er bei dem Vertrage bleiben, so kann er, wenn der Versicherer Rückversicherung genommen hatte, gegen Erstattung der dafür bezahlten Prämie und Kosten, verlangen, dass ihm alle Rechte gegen den Rückversicherer abgetreten werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2015.

E. Von der Rückversicherung.

§. 276.

Der Versicherer kann sich die gezeichnete Summe, ganz oder zum Theil, von einem Andern wieder versichern lassen.

A. L. R. a. a. O. §. 2016.

Er muss aber ausser den §. 2014 u. f. a. a. O. vorgeschriebenen Pflichten, bei Verlust seines Rechts, ausdrücklich anzeigen, dass er eine Rückversicherung verlange.

A. L. R. a. a. O. §. 2017.

§. 277.

Die Rückversicherung kann auf das ganze versicherte Quantum, mit Einrechnung der Prämie für die Assecuranz, genommen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2018.

Digitized by Google

§. 278.

Zwischen demjenigen, welcher die Rückversicherung nimmt, und seinem Versicherer, finden eben die Verhältnisse Statt, als zwischen denjenigen, welche die erste Versicherung geschlossen haben.

A. L. R. a. a. O. §. 2019.

§. 279.

Die Rechte und Verbindlichkeiten zwischen dem ersten Versicherer und Versicherten werden durch die Rückversicherung in nichts geändert.

A. L. R. a. a. O. §. 2020.

§. 280.

Ebenso wenig ändert sich das Verhältniss des ersten Versicherers gegen seinen Rückversicherer, wenn jener, ohne Genehmigung des letztern, sich mit seinem Versicherten über das bei entstandenem Unglücksfalle zu vergütende Quantum vergleicht.

A. L. R. a. a. O. §. 2021.

§. 281.

Ist aber dem ersten Versicherer von der liquiden Vergütungssumme etwas erlassen, so kommt dieses auch dem Rückversicherer zu Statten.

A. L. R. a. a. O. §. 2022.

§. 282.

Wird über das Vermögen des ersten Versicherers Concurs eröffnet, so muss der Rückversicherer nichts desto weniger an dessen Creditmasse ebenso die volle Vergütung bezahlen, als ob kein Concurs entstanden wäre.

A. L. R. a. a. O. §. 2023.

Digitized by Google

F. Pflichten der Contrahenten vor und bei Schliessung des Vertrages.

§. 283.

Bei Schliessung des Versicherungsvertrages sind beide Theile zu besonderer Treue, Redlichkeit und Aufrichtigkeit verpflichtet, und es finden die Vorschriften des A. L. Rts. Th. I. Tit. 11. §. 539 u. f. Anwendung.

A. L. R. a. a. O. §. 2024.

§. 284.

Hat der Versicherer vor Schliessung des Contracts gewisse oder wahrscheinliche Nachricht, dass die Sache bereits in Sicherheit, oder die Gefahr, für welche die Versicherung ertheilt werden soll, schon ganz überstanden sei, erhalten, und dieselbe dem Versicherten verschwiegen, so muss er die ganze Prämie zurückgeben, und den doppelten Betrag derselben zur Strafe erlegen.

A. L. R. a. a. O. §. 2025.

§. 285.

Verschweigt der Versicherte Umstände, welche nach dem vernünftigen Ermessen den Sachkundigen auf den Entschluss des Versicherers, sich in den Vertrag einzulassen, hätten Einfluss haben können, so ist die Assecuranz unverbindlich, und die Prämie verfallen.

A. L. R. a. a. O. §. 2026.

§. 286.

Dagegen soll dem Versicherten die Entschuldigung, dass die erhaltene und verschwiegene Nachricht noch unzuverlässig oder zweifelhaft gewesen sei, nicht zu Statten kommen.

A. L. R. a. a. O. §. 2027.

§. 287.

Kann er überführt werden, vor Schliessung des Con-

Digitized by Google

tracts von einem die Sache betreffenden Unglücksfalle sichere Nachricht gehabt zu haben, so soll er noch ausserdem als Betrüger bestraft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2028.

§. 288.

Wird die Versicherung durch einen Bevollmächtigten genommen, so muss der Versicherte dessen Fehler als seinen eigenen vertreten.

A. L. R. a. a. O. §. 2029.

§. 289.

Soll ein Schiff versichert werden, so muss der Versicherte, bei Vermeidung der §. 2026 a. a. O. festgesetzten Strafe, die Bauart, Grösse und den gegenwärtigen Zustand desselben nach seinem besten Wissen angeben; auch anzeigen, ob es von anderem als eichenem Holze erbaut sei; die wie vielste Reise es thue, und ob es mit den erforderlichen Documenten versehen sei.

A. L. R. a. a. O. §. 2030.

§. 290.

Der Versicherte muss ferner, bei gleicher Strafe, dafür sorgen, dass das Schiff zu der vorhabenden Reise in tüchtigen Stand gesetzt, und gehörig ausgerüstet werde.

A. L. R. a. a. O. §. 2031.

§. 291.

Ist das Schiff ein genommenes oder Prisenschiff, so muss er, bei gleicher Strafe, dem Versicherer eröffnen, ob es schon auf einer freien Rhede, oder in einem freien Hafen gewesen ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2032.

§. 292.

Soll eine Cascoversicherung zu Kriegszeiten

Digitized by Google

geschlossen werden, so muss der Versicherte getreulich angeben, ob auf dem Schiffe Waaren oder Sachen befindlich sind, welche für verboten geachtet werden, oder von den kriegführenden Mächten dafür erklärt worden[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2033.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. IV. Art. 10 u. f.

§. 293.

Verbotene Waaren sind grobes Geschütz und die dazu gehörende Ammunition, Granaten, Bajonette, Flinten, Karabiner, Pistolen, Kugeln, Flintensteine, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Piken, Säbel, Degen, Sättel, Hauptgestelle, Zelte, und was sonst durch besondere Verträge zwischen den verschiedenen Nationen einzunehmen verboten ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2034.

§. 294.

Von Sachen dieser Art darf in der Regel kein Kauffahrtheischiff in Kriegszeiten mehr einnehmen, als zum eignen Bedürfniss erfordert wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2035.

§. 295.

Masten, Schiffholz, Taue, Segeltuch, Hanf, Pech, Korn, und andere Materialien, die in Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können, ingleichen Pferde, gehören nicht unter die verbotenen Güter.

A. L. R. a. a. O. §. 2036.

§. 296.

Land- oder Seeoffiziere und Soldaten der kriegführenden Mächte sollen von neutralen Schiffen nicht an Bord genommen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2037.

Digitized by Google

§. 297.

Von dem Schiffsvolke darf höchstens nur der dritte Theil zu einer der kriegführenden Nationen gehören.

A. L. R. a. a. O. §. 2038.

§. 298.

Jede Ladung eines neutralen Schiffes, die in einen belagerten, blokirten, oder nahe eingeschlossenen Hafen gebracht werden soll, ist für ein verbotenes Gut zu achten.

A. L. R. a. a. O. §. 2039.

§. 299.

In wiefern ein Platz oder Hafen für eingeschlossen zu achten sei, ist nach Vorschrift des A. L. Rts. Tit. 9. §. 219 zu beurtheilen.

A. L. R. a. a. O. §. 2040.

Dort ist nämlich verordnet:

Für eingeschlossen ist ein Hafen zu achten, wenn derselbe durch eine feindliche Landbatterie, oder durch Kriegsschiffe, die vor dem Hafen stationirt sind, gesperrt ist.

§. 300.

Hat der Versicherte von dergleichen Contrebandewaaren etwas verschwiegen, so ist der Vertrag in so weit, als aus dieser Qualität der Waaren ein Schaden entsteht, für den Versicherer unverbindlich, und der Versicherte muss gleichwohl die Prämie bezahlen.

A. L. R. a. a. O. §. 2041.

§. 301.

Ebenso muss bei Waarenversicherungen zu Kriegszeiten genau angezeigt werden, ob unter dem versicherten Gute, oder sonst auf dem Schiffe, dergleichen verbotene Stücke befindlich sind.

A. L. R. a. a. O. §. 2042.

Digitized by Google

§. 302.

Der Versicherte muss ferner anzeigen, ob das Schiff mit oder ohne Bedeckung und Convoy gehe; auch wo es darunter kommen oder dazu stossen solle.

A. L. R. a. a. O. §. 2043.

Ist die Anzeige unterblieben, so haftet der Versicherer nicht, wenn das Schiff auf der Reise zur Convoy genommen wird[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2044.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. IV. Art. 3.

§. 303.

Soll ein bereits abgesegeltes Schiff oder dessen Ladung versichert werden, so muss der Versicherte den Ort und die Zeit des Absegelns, so wie den Ort der Bestimmung, so weit ihm diese Umstände bekannt sind, treulich anzeigen, auch alle ihm davon zugekommene Nachrichten und Zeitungen vollständig mittheilen.

A. L. R. a. a. O. §. 2045.

§. 304.

Sollen Waaren gegen Seegefahr versichert werden, und es befinden sich solche darunter, welche leicht dem Verderben ausgesetzt sind, so müssen dieselben nach ihrer Beschaffenheit und Quantität genau angegeben werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2046.

§. 305.

Für verderbliche Waaren sind zu achten: Getreide und alle Sämereien; alle Salze, Zucker, Syrup, Vitriol, Alaun, Pot- und Waidasche; frische, getrocknete und eingemachte Früchte und Kräuter, Blumenzwiebeln und Wurzeln; alle getrocknete Gallerte, vornehmlich Leim und Lakrizensaft; alle Sorten von Gummi, Rosinen, Wein, Oel, Flachs, Hanf, Käse, Wolle, getrocknete Fische, Häringe,

Digitized by Google

Pelzwerk, ungetheertes Tauwerk und Kabelgarn, künstliche Instrumente, Papier und Bücher.

A. L. R. a. a. O. §. 2047.

§. 306.

Sind dergleichen Waaren nur unter dem allgemeinen Namen von Kaufmannsgütern, Schiffsladung u. s. w. mit begriffen worden, so ist der Versicherer einen aus der verderblichen Qualität entstehenden Schaden zu vergüten nicht verbunden.

A. L. R. a. a. O. §. 2048.

§. 307.

Ein Gleiches gilt, wenn Sclaven[a]) oder lebendige Thiere nicht angegeben, sondern nur unter allgemeinen Ausdrücken mit in die Versicherung gezogen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2049.

a) In dem Tractate zwischen Preussen und seinen Alliirten eines, und Frankreich andern Theils, unterzeichnet zu Paris den 20. November 1815, lautet der Additional-Artikel dahin:

Da die hohen contrahirenden Mächte aufrichtig wünschen, die Maassregeln zu verfolgen, womit sie sich bereits auf dem Congress zu Wien in Rücksicht der vollständigen und allgemeinen Abschaffung des Sclavenhandels beschäftigt hatten, und auch schon, in ihren Staaten, ihren Colonien und Unterthanen jede und alle Art von Theilnahme an diesem Handel untersagt haben, so verpflichten sie sich, von neuem ihre Bemühungen zu vereinigen, um den endlichen Erfolg der in der Declaration vom 4. Februar 1815 aufgestellten Grundsätze zu sichern und ohne Zeitverlust durch ihre Gesandten an den Höfen zu London und Paris die wirksamsten Maassregeln zu verabreden, damit dieser an sich so verabscheuungswürdige und den Gesetzen der Natur und der Religion so offenbar zuwiderlaufende Handel gänzlich und auf immer abgeschafft werde.

Dieser Additional-Artikel soll dieselbe Kraft und Wirkung haben, als ob er in dem Haupttractat vom heutigen Dato wörtlich eingerückt wäre.

§. 308.

Bei Versicherungen über das Leben eines Men-

Digitized by Google

schen muss vorzüglich dessen Alter, Gesundheitszustand und Gewerbe angezeigt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2050.

§. 309.

Soll Jemandes Freiheit versichert werden, so ist besonders die genaue Anzeige darüber nothwendig, ob er in einer für seine Person gefährlichen Unternehmung begriffen sei, oder dergleichen vorhabe.

A. L. R. a. a. O. §. 2051.

§. 310.

Wer die Fracht von Salz, oder andern dem Schmelzen unterworfenen, lose in's Schiff geladenen Waaren versichern lässt, muss ausdrücklich anzeigen, ob die Fracht für das eingenommene, oder für das auszuliefernde Maass festgesetzt sei, widrigenfalls das letztere angenommen, und nur darnach die Vergütung geleistet wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2052.

§. 311.

Werden Waaren, Mobilien und Effecten gegen Feuersgefahr versichert, so muss der Versicherte die Qualität dieser Sachen getreulich anzeigen.

A. L. R. a. a. O. §. 2053.

§. 312.

Sind Schiesspulver, Schwefel, Salpeter, Heu, Stroh, ungedroschenes Getreide, Tabaksblätter, Hanf, Flachs, Heede, getheertes Tauwerk, Pech, Theer, Talg, Terpentinöl und Thran darunter befindlich, so müssen sie, bei Verlust des Rechts und der Prämie, ausdrücklich benannt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2054.

§. 313.

Gold, Silber, Gold- und Silbergeschirr, Juwelen, Porzellan, Emaille, Spiegel, Gläser, Gemälde, Kupferstiche,

Digitized by Google

Cabinete von Antiquitäten, Naturalien oder Kunstsachen, Zeichnungen, Banknoten, Pfandbriefe, Wechsel- oder andere Schuldverschreibungen, Contracte oder Schriften, Handlungsbücher und Rechnungen, ingleichen Moventien[a]), sind nicht für versichert zu achten, wenn sie nicht ausdrücklich genannt, und die Versicherung darauf mit gerichtet worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2055.

a) Unter Moventien werden nutzbare lebendige Geschöpfe verstanden. A. L. R. Th. I. tit. 2. §. 17.

§. 314.

Ferner muss derjenige, welcher Versicherung gegen Feuersgefahr sucht, gewissenhaft angeben, ob die Sachen in feuerfesten Gebäuden aufbewahrt werden, und ob sie gefährliche Nachbarschaft haben.

A. L. R. a. a. O. §. 2056.

§. 315.

Feuerfeste Gebäude sind solche, welche von allen Seiten massive Mauern und Schornsteine haben.

A. L. R. a. a. O. §. 2057.

§. 316.

Ein Gebäude, welches ganz oder zum Theil mit einer leicht brennbaren Materie, als Schindeln, Brettern, Stroh, Rohr, Schilf u. d. m. gedeckt ist, kann für feuerfest nicht geachtet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2058.

§. 317.

Für gefährliche Nachbarschaft wird gehalten, wenn im Gebäude selbst, oder in einem der drei nächsten Häuser, welche das versicherte Gebäude umgeben, gefährliche Gewerbe getrieben werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2059.

Digitized by Google

§. 318.

Ferner, wenn in einem dieser Gebäude feuerfangende Sachen in grösserer Quantität, als zum gewöhnlichen Wirthschaftsgebrauche erforderlich ist, aufbewahrt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2060.

Desgleichen, wenn eins der drei nächsten Gebäude, welche das Haus, worin sich die versicherten Sachen befinden, umgeben, mit leicht brennbaren Materien ganz oder zum Theil gedeckt sind.

A. L. R. a. a. O. §. 2061.

§. 319.

Gefährliche Gewerbe sind: Pulvermühlen, Stückgiessereien, Vitriol- und Salmiak-Fabriken, Zuckersiedereien, chemische Laboratoria, Apotheken, Goldschmiede, Kupferschmiede, Gelbgiesser, Grobschmiede, Destillateurs, Brauer, Brandweinbrenner, Bäcker, Färber, Seifensieder, Lichtgiesser und Töpfer.

A. L. R. a. a. O. §. 2062.

§. 320.

Als leicht feuerfangende Sachen werden die im §. 2054 a. a. O. genannten betrachtet.

A. L. R. a. a. O. §. 2063.

G. Form des Versicherungscontractes.

§. 321.

Jeder Versicherungsvertrag, welcher zwischen königlichen Unterthanen, oder in hiesigen Landen zwischen königlichen Unterthanen und Fremden geschlossen wird, muss bei Strafe der Ungültigkeit schriftlich abgefasst sein.

A. L. R. a. a. O. §. 2064.

§. 322.

Wird eine Versicherung durch Mäkler geschlossen, so

Digitized by Google

vertritt der aus ihrem Journale zu ertheilende Auszug die Stelle des schriftlichen Contracts.

A. L. R. a. a. O. §. 2065.

§. 323.

Sobald solchergestalt der Contract geschlossen ist, muss der Versicherer, gegen Bezahlung der bedungenen Prämie, den Versicherungsbrief oder die Police, nach den festgesetzten Bedingungen ausfertigen und unterschreiben.

A. L. R. a. a. O. §. 2066.

§. 324.

Verzögert der Versicherte, nach Empfang der Police, die Aushändigung der Prämie über vier und zwanzig Stunden, so kann er dazu im Wege des executivischen Prozesses angehalten werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2067.

§. 325.

Ist keine besondere schriftliche Verabredung vorhergegangen, so wird der Contract in Ansehung eines jeden Versicherers für geschlossen geachtet, sobald derselbe den Versicherungsbrief oder die Police unterzeichnet hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2068.

II. Erfordernisse der Police.

1. Name des Versicherten.

§. 326.

In der Police muss der Name des Versicherten ausgedrückt sein.

A. L. R. a. a. O. §. 2069.

§. 327.

Ein Commissionair, der Waaren auf fremde Rech-

Digitized by Google

nung versendet, kann die Versicherung auf seinen, oder auf des Eigenthümers Namen schliessen.

A. L. R. a. a. O. §. 2070.

§. 328.

Nur Kaufleuten ist erlaubt, mit Verschweigung ihres Namens, unter dem Ausdrucke: an Zeiger dieses, oder für Rechnung dessen, den es angeht, Versicherung zu nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 2071.

Soll aber demnächst der Versicherer Vergütung leisten, so kann er verlangen, dass ihm der Versicherte genannt und vollständige Legitimation beigebracht werde.

A. L. R. a. a. O. §. 2072.

2. Bezeichnung des Gegenstandes der Versicherung.

§. 329.

Die Police muss ferner den Gegenstand der Versicherung nach denjenigen Kennzeichen, die ihn von andern hinlänglich unterscheiden, enthalten.

A. L. R. a. a. O. §. 2073.

§. 330.

Bei Seeversicherungen muss der Name des Schiffers und des Schiffes genannt sein.

A. L. R. a. a. O. §. 2074.

§. 331.

Wird aus Irrthum der Name des Schiffes ganz unrichtig angegeben, so ist die Versicherung ungültig, und die Prämie muss ohne Abzug zurückgegeben werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2075.

Ist aber der Versicherte durch eigenes grobes oder mässiges Versehen in einen solchen Irrthum gera-

Digitized by Google

then, so kann der Versicherer den bei dem Ristorno Statt findenden Abzug machen a).

A. L. R. a. a. O. §. 2076.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 4. §. 79.

§. 332.

Ein Irrthum in Nebenbenennungen schadet nicht, auch hat es keinen Einfluss, wenn dem Schiffe nachher, ohne Betrug, ein anderer Name gegeben worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2077.

§. 333.

Wird die Grösse und Beschaffenheit des Schiffes unrichtig angegeben, und dadurch der Versicherer veranlasst, die Gefahr für geringer zu halten, als sie wirklich zu halten, so tritt die Vorschrift des §. 2076 a. a. O. ein.

A. L. R. a. a. O. §. 2078.

Eben dies findet Statt, wenn der Name des Schiffes unrichtig angegeben worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2079.

§. 334.

Will Jemand Waaren, die er aus weit entlegenen Gegenden erwartet, versichern lassen, bevor er den Namen des Schiffes und Schiffers erfahren hat, so kann zwar der Contract über Güter in ungenannten Schiffen geschlossen werden.

Der Versicherte muss aber in diesem Falle dafür sorgen, dass alle Umstände, wodurch diese Bestellung von andern gleicher Art unterschieden werden kann, so genau als möglich ausgedrückt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2080. 2081.

Besonders ist die Qualität der Waare, wo möglich auch die Zahl der Packe, Kisten oder Fässer mit ihren Zeichen,

Digitized by Google

der Ort der Absendnng, der Name des Absenders, das Datum der Bestellungsordre und des Avisbriefes, in der Police zu bemerken.

A. L. R. a. a. O. §. 2082.

Sobald der Versicherte nach gezeichneter Police von dem Namen des Schiffers und des Schiffes, welches die Waaren überbringen soll, Nachricht erhält, muss er, bei Strafe doppelter Prämie, dieselbe dem Versicherer unverzüglich mittheilen.

A. L. R. a. a. O. §. 2083.

§. 335.

Bei Stromversicherungen muss der Schiffer, und bei Landversicherungen der Fuhrmann, oder die Post, mit welcher die Versendung geschehen ist, in der Police benannt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2084.

§. 336.

Wird das Leben oder die Freiheit eines Dritten versichert, so muss dessen Vor- und Geschlechtsname und Charakter desselben, oder ein anderes deutliches Kennzeichen, wodurch er sich von Personen gleiches Namens unterscheidet, in der Police ausgedrückt sein.

A. L. R. a. a. O. §. 2085.

§. 337.

Bei Feuerversicherungen ist der Ort und die Lage des Gebäudes, worin die versicherten Sachen sich befinden, zu benennen.

A. L. R. a. a. O. §. 2086.

§. 338.

Haben die Contrahenten den Werth des versicherten Gegenstandes unter sich bestimmt, so muss derselbe in der Police angegeben sein.

A. L. R. a. a. O. §. 2087.

Digitized by Google

3. Betrag der Versicherungssumme.

§. 339.

Es muss ferner die Versicherungssumme genau bestimmt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2088.

§. 340.

In allen Fällen, wenn die Freiheit oder das Leben eines Menschen versichert wird, muss im Contracte genau festgesetzt sein, was der Versicherer zu zahlen oder zu leisten habe, widrigenfalls der Contract ungültig ist[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2089.

a) Weil derselbe, wenn dies Interesse nicht nach einem gewissen Geldwerthe angeschlagen ist, zu unabsehlichen Prozessen Anlass geben würde und nach der Natur der Sache gar keinen rechtlichen Ausgang haben kann.

Entwurf Th. I. Abth. 2. tit. 3. §. 1570. S. 300.

§. 341.

Zeichnen mehrere Versicherer eine und ebendieselbe Police, so muss jeder von ihnen bei seiner Unterschrift bemerken, auf welches Quantum er die Versicherung übernehme.

A. L. R. a. a. O. §. 2090.

§. 342.

Ist dies unterblieben, und von keinem das Versicherungsquantum bestimmt, so haften sie sämmtlich als Selbstschuldner.

A. L. R. a. a. O. §. 2091.

§. 343.

Hat aber der eine oder andere das Versicherungsquantum bestimmt, so haftet jeder für das Quantum seines nächsten Vormannes.

A. L. R. a. a. O. §. 2092.

Digitized by Google

§. 344.

Wird dadurch die Versicherungssumme überschritten, so haftet der letzte nur für dasjenige, was an der Versicherungssumme noch fehlt.

A. L. R. a. a. O. §. 2093.

4. Art und Dauer der Gefahr.

§. 345.

Sowohl die Art als die Dauer der übernommenen Gefahr, muss nach ihrem Anfange und Ende genau bestimmt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2094.

§. 346.

Zu dem Ende muss bei See- und Stromversicherungen der Ort der Ein- und Ausladung oder Bestimmung, desgleichen, so viel als möglich, auch die Zeit des Absegelns angegeben werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2095.

§. 347.

Uebernimmt der Versicherer nur eine gewisse Art der Gefahr, so muss dieselbe deutlich angegeben werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2096.

5. Unterzeichnung.

§. 348.

Zuletzt muss in der Police auch der Ort, wo sie gezeichnet worden, ingleichen die Unterschrift des Versicherers beigefügt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2097.

§. 349.

Haben Mehrere auf eine Police gezeichnet, und einer derselben hat das Datum nicht beigesetzt, so wird derjenige

Digitized by Google

Tag angenommen, welchen sein nächster am Orte befindlicher Vormann beigefügt hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2098.

§. 350.

Von der Unterschrift des Versicherers gilt dasjenige, was §. 776 u. f. a. a. O. bei Wechseln vorgeschrieben ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2099.

Dort ist nämlich verordnet:

Bei Kaufleuten, die als Eigenthümer, Gesellschafter oder Disponenten einer Handlung, eine gewisse bekannt gemachte Firma führen, müssen Wechsel, durch welche die Handlung verpflichtet werden soll, unter dieser Firma ausgestellt werden.

In allen übrigen Fällen muss entweder der Vor- und Geschlechtsname, oder der Geschlechtsname und Charakter des Ausstellers, oder ein anderes deutliches Kennzeichen, zur Unterscheidung desselben von andern Personen gleichen Namens, beigefügt werden.

Wird Jemand durch Zufall ausser Stand gesetzt, selbst zu schreiben, so kann er einem Andern zur Unterzeichnung seiner Wechsel Procura geben.

Dergleichen Procura muss wie jede andere Specialvollmacht ausgestellt werden. (Th. I. tit. 13. §. 111 u. f.)

Wechsel, die bloss mit Kreuzen, oder andern Zeichen unterschrieben sind, haben keine Gültigkeit.

Dass der Aussteller den Context des Wechsels eigenhändig schreibe, ist nicht nothwendig.

Bei anerkannter Unterschrift kann sich der Aussteller mit dem Einwande, dass der Wechsel selbst ohne seine Genehmigung geschrieben worden, im Wechselprozesse nicht schützen.

Digitized by Google

Das Vorgeben des Ausstellers, dass er der Sprache, worin der Wechsel abgefasst ist, nicht kundig sei, benimmt dem Instrumente nichts an seiner Wechselkraft.

I. Von den aus dem Versicherungs-Contracte entstehenden Pflichten.

1. Im Allgemeinen.

§. 351.

Die Pflichten des Versicherers und Versicherten aus dem Contracte sind hauptsächlich nach dem Inhalte desselben zu beurtheilen.

A. L. R. a. a. O. §. 2100.

§. 352.

Abweichungen von der Regel, Nebenbedingungen und Einschränkungen sind nur in so weit gültig, als sie in der Police, oder bei der Zeichnung ausdrücklich bemerkt worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2101.

§. 353.

Ist darin etwas dunkel oder zweideutig, so wird jederzeit angenommen, dass die Contrahenten in so weit von den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften nicht haben abweichen wollen.

A. L. R. a. a. O. §. 2102.

§. 354.

Die der Police eingerückte Clausel: frei von Haverei, hat die Wirkung, dass der Versicherer, ausser dem Beitrage zur grossen Haverei, für keine particuläre Beschädigung, sondern nur alsdann haftet, wenn die versicherte Sache ganz oder zum Theil verloren worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2103.

Digitized by Google

2. Pflichten des Versicherten.

a. Hinsichtlich der versicherten Prämie.

§. 355.

Der Versicherte ist hauptsächlich zur Entrichtung der versprochenen Prämie verbunden.

A. L. R. a. a. O. §. 2104.

§. 356.

Ein Commissionair, welcher nicht auf den Namen des Committenten, sondern auf seinen eigenen, Versicherung nimmt, haftet für die Prämie als Selbstschuldner.

A. L. R. a. a. O. §. 2105.

§. 357.

Der Versicherer ist aber auch befugt, die Prämie, wenn er will, von dem Committenten selbst zu fordern[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2106.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 13. §. 85 u. f.

§. 358.

Die Prämie kann in Gelde, oder auch in andern erlaubten Vortheilen, die dem Versicherer eingeräumt werden, bestehen.

A. L. R. a. a. O. §. 2107.

§. 359.

Soll bei Seeversicherungen, im Falle das Schiff mit Convoy ginge, ein Theil der Prämie zurückgezahlt, oder im Falle das Schiff ohne Convoy ginge, die Prämie erhöhet werden, so muss dies ausdrücklich festgesetzt sein, widrigenfalls weder Verminderung noch Erhöhung der Prämie Statt findet.

A. L. R. a. a. O. §. 2108.

§. 360.

Ist keine spätere Frist festgesetzt, so muss die Zahlung

Digitized by Google

der Prämie bei Aushändigung der unterzeichneten Police erfolgen.

A. L. R. a. a. O. §. 2109.

§. 361.

Wird die Zahlung verzögert, so kann der Säumige dazu, binnen dreissig Tagen nach der Zeichnung, im Executivprozesse angehalten werden, und muss zugleich von der Prämie Eins vom Hundert monatlich an Zinsen bezahlen a).

A. L. R. a. a. O. §. 2110.

a) Vergl. A. L. R. a. a. O. §. 2067.

§. 362.

War die Prämie nicht in Gelde bedungen, so wird statt der Zinsen das volle Interesse vergütet a).

A. L. R. a. a. O. §. 2111.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. Tit. 5. §. 287.

§. 363.

Ist die Versicherung durch einen Mäkler geschlossen worden, so haftet dieser für die Prämie nur alsdann, wenn er sie ausgehändigt erhalten hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2112.

In diesem Falle muss er die Prämie unverzüglich abliefern, und wird, wenn er damit zögert, ausser der Verbindlichkeit zur Entrichtung der Zinsen oder des Interesse, seines Mäklerlohns für das Geschäft verlustig.

A. L. R. a. a. O. §. 2113.

§. 364.

Hat der Versicherer in der Police selbst über den Empfang der Prämie quittirt, so soll ihm diese Quittung nicht im Wege stehen, wenn er die Prämie innerhalb dreissig Tagen nach der Zeichnung gerichtlich einfordert.

A. L. R. a. a. O. §. 2114.

Digitized by Google

Diese Verordnung gründet sich auf die Vorschrift des gemeinen Rechts. Dadurch, dass manche Versicherer die Prämie, über deren Empfang sie in der Police quittirt haben, aus blosser Fahrlässigkeit noch länger in den Händen des Versicherten oder Mäklers lassen, kann eine Abweichung von dieser Regel noch nicht begründet werden.

Entwurf Th. I. Abth. 2. tit. 3. §. 1680. S. 316.

§. 365.

Entsteht Concurs über das Vermögen des Versicherten, so hat der Versicherer, wegen der noch unbezahlten Prämie, vor Ablauf der dreissig Tage, das Vorzugsrecht der zweiten, nach Ablauf derselben aber das in der Concursordnung näher bestimmte Vorrecht der vierten Classe.

A. L. R. a. a. O. §. 2115.

Jedoch kann auch im letzten Falle, wenn ein Schaden vergütet werden muss, die rückständige Prämie, nebst Zinsen oder Interesse davon abgerechnet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2116.

6. Bei vorgehenden Veränderungen.

§. 366.

Während der Versicherungszeit darf der Versicherte, bei Verlust seines Rechts, nichts vornehmen, oder durch Andere vornehmen lassen, wodurch die Umstände, unter welchen die Versicherung geschlossen worden, zu des Versicherers Nachtheil geändert werden, oder seine Gefahr vergrössert wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2117.

§. 367.

Ereignen sich Vorfälle dieser Art, ohne Zuthun des Versicherten, so muss er die erhaltenen Nachrichten, bei Verlust seines Rechts in Ansehung aller nachher sich ereignenden Unglücksfälle, dem Versicherer binnen der im

Digitized by Google

A. L. R. Th. I. tit. 5. §. 94 u. f. (s. oben) bestimmten Fristen mittheilen, auch zur Abwendung des daraus entstehenden Nachtheils, schleunig zweckmässige Vorkehrungen treffen.

A. L. R. a. a. O. §. 2118.

§. 368.

In so weit der Versicherte, oder dessen Commissionair, durch eigene Schuld oder Nachlässigkeit, irgend einen Schaden veranlasst haben, ist der Versicherer zu dessen Vergütung nicht verbunden.

A. L. R. a. a. O. §. 2119.

§. 369.

Welchen Grad des Versehens ein Versicherter zu vertreten habe, ist nach den allgemeinen Vorschriften des A. L. Rts. Th. I. tit. 5. §. 277 u. f. zu beurtheilen.

A. L. R. a. a. O. §. 2120.

Dort wird verordnet:

Wer bei Erfüllung eines Vertrages ein grobes Versehen sich zu Schulden kommen lässt, ist in allen Fällen zum Schadenersatze verbunden.

Haben beide Theile unmittelbar aus dem Vertrage selbst Vortheile zu erwarten, so sind beide auch aus einem mässigen Versehen wechselseitig verpflichtet.

Hat nur ein Theil aus dem Vertrage selbst Vortheil zu erwarten, so ist er auch für ein geringes Versehen zu haften schuldig.

Wer aus dem Vertrage keinen unmittelbaren Nutzen zu hoffen hat, bleibt nur für sein grobes Versehen verantwortlich.

Wer eine Handlung übernommen hat, welche besondere Sach- oder Kunstkenntnisse voraussetzt, muss bei Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeit auch das geringste Versehen vertreten.

Digitized by Google

In wiefern diese Regeln bei einzelnen Verträgen Ausnahmen leiden, ist gehörigen Orts festgesetzt.

Auch steht den Contrahenten frei, die Grade des Versehens, zu welchen sie sich gegenseitig verpflichten wollen, in dem Vertrage anders zu bestimmen.

Was wegen des bei Erfüllung des Vertrages zu vertretenden Grades der Schuld Rechtens ist, gilt auch auf den Fall, wenn einer der Contrahenten bei Abschliessung des Vertrages die ihm obliegenden Pflichten vernachlässigt hat.

§. 370.

Soll bei der Seeversicherung ein Schiff unter Convoy gehen, und der Versicherte veranlasst, dass es ohne Convoy segelt, oder später, oder an einem andern Orte, als er angezeigt hat, dazu stösst, so haftet der Versicherer für keinen Schaden, zu dessen Abwendung die Convoy bestimmt war.

A. L. R. a. a. O. §. 2121.

§. 371.

Lässt, bei Seeversicherungen, der Versicherte die Reise ohne Noth, oder ohne Einwilligung des Versicherers verlängern, verkürzen, oder sonst verändern, oder das Schiff nach andern als den in der Police benannten Häfen und Orten segeln, so ist die Assecuranz erloschen und die Prämie verfallen.

A. L. R. a. a. O. §. 2122.

§. 372.

Die Assecuranz erlöscht jedoch nur von dem Zeitpunkte an, da das Schiff, wegen der veränderten Bestimmung, seinen Lauf wirklich geändert hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2123.

§. 373.

Machen Seesturm und Ungewitter, Verfolgung von

Digitized by Google

Feinden oder Räubern, oder andere unvermeidliche Zufälle eine Veränderung der Reise nothwendig, so muss der Versicherte, sobald er solches in Erfahrung bringt, den Versicherer davon binnen der oben erwähnten (Th. I, tit. 5. §. 95 u. f.) Frist benachrichtigen.

A. L. R. a. a. O. §. 2124.

Ist dies geschehen, so bleibt, der veränderten Umstände ungeachtet, die Versicherung bei Kräften.

A. L. R. a. a. O. §. 2125.

§. 374.

Wird die Reise zwar nicht verändert, aber ohne Schuld des Versicherten bis zu einer gefährlichen Jahreszeit aufgeschoben, so muss er, sobald ihm dies bekannt wird, dem Versicherer davon Nachricht geben.

A. L. R. a. a. O. §. 2126.

Versäumt er dies, so ist die Versicherung erlöschen und die Prämie verfallen.

A. L. R. a. a. O. §. 2127.

Ist aber die Anzeige zu rechter Zeit geschehen, so bleibt der Versicherer zwar an den Contract gebunden, kann jedoch eine verhältnissmässige Erhöhung der bedungenen Prämie fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2128.

§. 375.

So viel als möglich müssen die Parteien, gleich in der Police, den Betrag der zu erhöhenden Prämie im Voraus festsetzen.

A. L. R. a. a. O. §. 2129.

Bei dem Mangel einer solchen Bestimmung, und wenn die Interessenten über den Betrag der Zulage sich nicht vereinigen können, muss dieselbe durch vereidete, von beiden Theilen zu erwählende, Sachverständige nach demjenigen

Digitized by Google

Satze bestimmt werden, der zur Zeit des wirklichen Antritts der Reise am Orte der Versicherung gangbar ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2130.

§. 376.

Die Erhöhung der Prämie findet besonders dann Statt, wenn bei einer, vor dem ein und zwanzigsten Junius geschlossenen, Cascoversicherung das Schiff am vierzehnten Tage nach dem ein und zwanzigsten Junius noch nicht segelfertig ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2131.

Bei einer nach dem ein und zwanzigsten Junius geschlossenen Versicherung werden die vierzehn Tage vom Ablaufe der in der Police bestimmten Ladungszeit an gerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 2132.

§. 377.

Diese Grundsätze finden auch bei Versicherung einer ganzen Schiffsladung Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2133.

§. 378.

Bei Versicherungen über Stückgüter hingegen, sie mögen vor oder nach dem längsten Tage geschlossen sein, werden vier Wochen von der Zeit an gerechnet, da mit der Ladung angefangen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2134.

§. 379.

Hat der Versicherte durch seine Schuld die Abreise so lange aufgeschoben, dass die Gefahr bei derselben vermehrt ist, so muss er, bei Verlust seines Rechts, den Versicherer davon noch vor dem wirklichen Antritte der Reise benachrichtigen.

A. L. R. a. a. O. §. 2135.

Digitized by Google

Alsdann hängt es von dem Versicherer ab, gegen eine verhältnissmässige Erhöhung der Prämie, bei dem Contracte zu bleiben, oder das Ristorno Statt finden zu lassen.

A. L. R. a. a. O. §. 2136.

Will er das Letzte wählen, so muss er sich binnen der im A. L. R. Th. I. tit. 5. §. 94 u. f. bestimmten Fristen darüber erklären, widrigenfalls er an den Contract gebunden ist, und nur eine verhältnissmässige Erhöhung der Prämie fordern kann.

A. L. R. a. a. O. §. 2137.

§. 380.

Haben mehrere Versicherer die Police zu besondern Antheilen gezeichnet, so läuft einem jeden diese Frist von Zeit der ihm geschehenen Bekanntmachung, ohne Unterschied, ob sie gemeinschaftlich, oder ein jeder nur für seinen Antheil gezeichnet haben a).

A. L. R. a. a. O. §. 2138.

a) Nach dem im A. L. R. Th. I. tit. 5. §. 438 ausgesprochenen Grundsatze:

Die Handlung Eines Verpflichteten kann die Rechte der übrigen nicht schmälern.

§. 381.

Dieselbe Vorschrift (§. 2124 und 2135 a. a. O.) findet Statt, wenn vor der Abreise das Schiff oder der Schiffer verändert wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2139.

§. 382.

Bleibt von den versicherten Waaren ein Theil zurück, so muss der Versicherte, sobald er es in Erfahrung bringt, dem Versicherer davon Nachricht geben.

A. L. R. a. a. O. §. 2140.

Digitized by Google

Geschieht dies, so findet, nach Verhältniss der zurückgebliebenen Waaren, das Ristorno Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2141.

Hat aber der Versicherte diese Anzeige in Zeiten zu thun unterlassen, so kann er von der Prämie nichts abziehen oder zurückfordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2142.

§. 383.

Sollen die versicherten Waaren nach der Abrede in verschiedene Schiffe geladen werden, und der Versicherte beschliesst, sie sämmtlich nur mit einem Schiffe zu versenden, so muss er den Versicherer von dieser Aenderung noch vor dem Abgange des Schiffes benachrichtigen.

A. L. R. a. a. O. §. 2143.

Hat er dies unterlassen, so haftet der Versicherer nur für diejenigen Güter, welche nach der Abrede in das abgesegelte Schiff haben geladen werden sollen, und gewinnt dennoch die ganze Prämie.

A. L. R. a. a. O. §. 2144.

Ist aber die Anzeige zu rechter Zeit geschehen, so hat der Versicherer binnen der §. 2137 a. a. O. vorgeschriebenen Frist die Wahl, ob er bei der Versicherung bleiben, oder davon ganz abgehen wolle.

A. L. R. a. a. O. §. 2145.

Wählt er Letzteres, so findet das Ristorno Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2146.

§. 384.

Eben dies gilt, wenn der Versicherte Waaren, die nach der Abrede mit Einem Schiffe versendet werden sollten, in mehrere Schiffe vertheilt, und den Versicherer noch vor dem Absegeln davon benachrichtigt.

A. L. R. a. a. O. §. 2147.

Digitized by Google

Ist dies aber unterblieben, so haftet der Versicherer nur für denjenigen Theil der Waare, welcher in dem durch die Police benannten Schiffe wirklich abgegangen ist, und gewinnt die ganze Prämie.

A. L. R. a. a. O. §. 2148.

§. 385.

Hat der Versicherte Waaren, die bereits an Bord gebracht worden, ohne Noth wieder aus- oder umladen lassen, so haftet der Versicherer weder für die Kosten, noch für die Schäden, welche bei einer solchen Gelegenheit entstanden sind.

A. L. R. a. a. O. §. 2149.

§. 386.

Hat, bei Versicherungen auf Frachtgelder, der Versicherte den Einladern die Waaren gegen einen Theil der Fracht zurückgegeben, so kann er von dem Versicherer für den Ausfall keine Vergütung fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2150.

§. 387.

Wird er wegen der Zurückgabe belangt, so muss er binnen der §. 2137 a. a. O. bestimmten Frist, mit dem Versicherer über die Fortsetzung des Prozesses Rücksprache halten, und dessen Willen befolgen.

A. L. R. a. a. O. §. 2151.

§. 388.

Hat Jemand sein eigenes Leben versichern lassen, so hört die Versicherung auf, wenn er, ohne des Versicherers Einwilligung, ausser Europa, oder in den Krieg, oder zur See geht, oder sonst eine für sein Leben gefährliche Lebensart ergreift, es sei denn, dass die Versicherung auf diese Fälle ausdrücklich gerichtet worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2152.

Digitized by Google

Giebt aber der Versicherte noch in Zeiten dem Versicherer von einem solchen Vorhaben Nachricht, so findet für die noch nicht abgelaufene Zeit das Ristorno Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2153.

§. 389.

Hat Jemand das Leben eines Dritten versichern lassen, so heben dergleichen Vorfälle den Contract an und für sich nicht auf, wenn sie sich ohne Zuthun des Versicherten ereignen.

A. L. R. a. a. O. §. 2154.

§. 390.

Gleiche Grundsätze finden bei Versicherung der Freiheit Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2155.

§. 391.

Bei Feuerversicherungen haftet der Versicherer für keinen Schaden, der von dem Versicherten selbst, dessen Ehegatten, Kindern oder Enkeln verursacht worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2156.

§. 392.

Wird ein Theil der versicherten Sache an einen andern als in der Police bestimmten Ort der Aufbewahrung gebracht, so hört die Gefahr des Versicherers in so weit auf, und er behält dennoch die ganze Prämie.

A. L. R. a. a. O. §. 2157.

§. 393.

Wird aber des Versicherten Wohnung oder der in der Police bestimmte Ort der Aufbewahrung sämmtlicher versicherten Sachen geändert, so muss dies, bei Verlust des Rechts, dem Versicherer schleunigst bekannt gemacht werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2158.

Alsdann hat der Versicherer innerhalb der §. 2137 a. a. O.

Digitized by Google

bestimmten Frist die Wahl, ob er den Contract fortsetzen, oder davon abgehen, und nach Verhältniss der noch nicht abgelaufenen Zeit, das Ristorno Statt finden lassen wolle.

A. L. R. a. a. O. §. 2159.

Wenn durch Veranlassung des Versicherten eine gefährliche Nachbarschaft entsteht, so ist der Versicherer für den daraus erwachsenden Schaden nicht verhaftet.

A. L. R. a. a. O. §. 2160.

Ein Gleiches findet Statt, wenn die gefährliche Nachbarschaft zwar ohne des Versicherten Zuthun entstanden ist, derselbe aber die davon erhaltene Nachricht dem Versicherer nicht binnen der §. 2137 a. a. O. bestimmten Frist mitgetheilt hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2161.

Ist die Anzeige gehörig geschehen, so hat es bei der Vorschrift des §. 2159 a. a. O. sein Bewenden.

A. L. R. a. a. O. §. 2162.

§. 394.

Eine Veränderung in der Person des Eigenthümers der versicherten Sache ändert nichts in der Versicherung, wenn nicht damit zugleich eine Veränderung des Orts, der Aufsicht, der Art der Aufbewahrung, oder der Nachbarschaft verbunden ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2163.

c) Bei entstehendem Schaden.

§. 395.

Sobald der Versicherte in Erfahrung bringt, dass der Gegenstand der Versicherung verunglückt oder beschädigt sei, muss er, bei Verlust seines Rechts, den Versicherer binnen der §. 2137 a. a. O. bestimmten Frist davon benachrichtigen, und sich über die ferner zu treffenden

Digitized by Google

Maassregeln mit demselben berathschlagen, auch nach dessen Anweisung verfahren.

A. L. R. a. a. O. §. 2164.

§. 396.

In der Zwischenzeit muss er Alles, was zur Abwendung oder Verminderung des Schadens gereichen kann, vorkehren.

A. L. R. a. a. O. §. 2165.

Er ist jedoch befugt, von dem Versicherer dazu einen verhältnissmässigen Vorschuss zu fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2166.

§. 397.

Sind Schiffe oder Waaren aufgebracht, oder in Beschlag genommen worden, so muss der Versicherte deren Freigebung betreiben, und wenn darüber ein Confiscationsprozess entsteht, während desselben für die sichere Aufbewahrung der Güter bis zum Austrage der Sache sorgen.

A. L. R. a. a. O. §. 2167.

§. 398.

Sind verderbliche Waaren unter dem aufgebrachten verunglückten oder beschädigten Gute, so muss er den öffentlichen Verkauf derselben bewirken.

A. L. R. a. a. O. §. 2168.

§. 399.

In jedem Falle, wenn er die Vergütung eines Schadens fordert, muss er darthun, dass die versicherten Stücke wirklich der Gefahr ausgesetzt gewesen sind, dass und welche davon beschädigt oder verloren worden, und wie viel der davon entstandene Schaden, mit Inbegriff der Kosten, betrage.

A. L. R. a. a. O. §. 2169.

Digitized by Google

§. 400.

Nur von dem Nachweise des Werths ist der Versicherte frei, wenn derselbe schon in der Police bestimmt worden; jedoch steht dem Versicherer der Beweis offen, dass diese Taxe mehr als zehn Procent über den nach §. 1984 a. a. O. zu bestimmenden vollen Werth betrage.

A. L. R. a. a. O. §. 2170.

3. Pflichten des Versicherers.

a. Vergütung des Schadens überhaupt.

§. 401.

Die Hauptpflicht des Versicherers besteht in der Vergütung des Schadens, welchen die versicherte Sache bei der übernommenen Gefahr erlitten hat [a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2171.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. XVI.

b. Hinsichtlich der Zeit der Gefahr.

§. 402.

Ist die Dauer der Gefahr in der Police nach Tagen, Monaten oder Jahren bestimmt, so ist sie nach dem Kalender zu berechnen [a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2172.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. V.

§. 403.

Die Tage werden von Mitternacht zu Mitternacht an dem Versicherungsorte gerechnet, ohne auf die Zeit des Sonnenauf- oder Unterganges Rücksicht zu nehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 2173.

§. 404.

Die Dauer einer solchen bestimmten Versicherungszeit

Digitized by Google

kann durch keine Zwischenfälle, von welcher Art sie auch sein mögen, unterbrochen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2174.

§. 405.

Geht bei Seeversicherungen von der auf eine bestimmte Zeit versicherten Sache gar keine Nachricht ein, so wird angenommen, dass ein Unglücksfall daran während des Laufes der Versicherungszeit geschehen sei.

A. L. R. a. a. O. §. 2175.

§. 406.

Ist die Versicherung so geschlossen, dass die Gefahr von einem bestimmten Tage anfangen soll, das Schiff aber schon vor diesem Tage in See gegangen, und nachher nichts weiter von ihm gehört worden, so muss der Versicherte darthun, dass dasselbe erst nach diesem Tage verunglückt sei.

A. L. R. a. a. O. §. 2176.

§. 407.

Ist die Versicherung dergestalt geschlossen, dass sie erst von einem auf der Reise des Schiffs gelegenen zum An- oder Einlaufen bestimmten Ort anfangen soll, das Schiff aber diesen Ort vorbeigesegelt, so haftet der Versicherer nicht für den Schaden.

A. L. R. a. a. O. §. 2177.

§. 408.

War aber der Ort nicht zum An- oder Einlaufen bestimmt, sondern als ein Punct im Wege des Schiffes, von welchem die Versicherung gelten solle, angegeben, so haftet der Versicherer für den Schaden, sobald das Schiff diesen Ort vorbeigesegelt ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2178.

Digitized by Google

§. 409.

Ist wegen des Anfanges der Gefahr in der Police nichts bestimmt, so wird, bei einer Cascoversicherung, der Versicherer von dem Augenblicke an verhaftet, da der Schiffer Ladung oder Ballast einzunehmen anfängt.

A. L. R. a. a. O. §. 2179.

§. 410.

War die Versicherung blos auf die Hinreise geschlossen, so dauert die Gefahr des Versicherers bis zur Ankunft am Bestimmungsorte und der daselbst geendigten Losung.

A. L. R. a. a. O. §. 2180.

§. 411.

Nimmt jedoch ein Schiff auf's Neue Ladung ein, so endigt sich die Gefahr, sobald mit der neuen Ladung angefangen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2181.

§. 412.

Ist das Casco auf die doppelte Weise versichert, so dauert die Gefahr durch die Zeit, während welcher das Schiff auf die Rückladung wartet, bis zur geendigten Losung der Retourfracht.

A. L. R. a. a. O. §. 2182.

§. 413.

Geht die Versicherung des Casco blos auf die Rückreise, so fängt die Gefahr an, sobald der Schiffer Rückladung einnimmt, wenn auch die überbrachte Fracht noch nicht völlig geloset wäre.

A. L. R. a. a. O. § 2183.

§. 414.

Bei versicherten Waaren und Gütern nimmt die Gefahr ihren Anfang, sobald jedes Pack, Fass, oder Kiste über den Bord des Schiffes gelangt, oder zum Be-

Digitized by Google

hufe der Einschiffung in leichtere Fahrzeuge geladen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2184.

§. 415.

Die Gefahr hört auf, sobald jedes Stück unmittelbar vom Schiffe, oder von den zur Losung gebrauchten Fahrzeugen, am Bestimmungsorte gelandet ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2185.

§. 416.

Der Versicherer ist daher verhaftet, wenn die Waaren in Quarantainehäuser gebracht werden müssen, und daselbst Schaden leiden.

A. L. R. a. a. O. §. 2186.

§. 417.

Liegen jedoch die Quarantainehäuser dergestalt auf dem festen Lande des Bestimmungsortes, dass kein weiterer Transport auf der See erfordert wird, so haftet derjenige, welcher blos auf Seegefahr gezeichnet hat, für keinen in diesen Häusern vorgefallenen Schaden.

A. L. R. a. a. O. §. 2187.

§. 418.

Auch haftet der Versicherer, wenn bei dem Ein- oder Ausladen das Hebezeug oder der Windetakel zerbricht, und dadurch die versicherten Waaren Schaden leiden.

A. L. R. a. a. O. §. 2188.

§. 419.

Die Losung muss möglichst beschleunigt, und ohne erhebliche Hindernisse deren Beendigung nicht über funfzehn Tage nach der Ankunft verzögert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2189.

Digitized by Google

§. 420.

Selbst im Falle erheblicher Hindernisse haftet der Versicherer nicht länger als ein und zwanzig Tage nach der Ankunft.

A. L. R. a. a. O. §. 2190.

§. 421.

Diese Grundsätze finden auch bei Versicherungen auf Frachtgelder Anwendung.

A. L. R. a. a. O. 2191.

§. 422.

Ist auf das Casco allein gezeichnet, ohne ausdrücklich zu bestimmen, dass es nur auf die Hinreise eingeschränkt sei, so geht die Versicherung auf die doppelte Reise.

A. L. R. a. a. O. §. 2192.

§. 423.

Ist auf Waaren allein ohne solche Bestimmung gezeichnet, so versteht sich die Versicherung nur von einer Reise.

A. L. R. a. a. O. §. 2193.

§. 424.

Dies gilt auch bei Versicherungen auf Frachtgelder.

A. L. R. a. a. O. §. 2194.

§. 425.

Sind in der Police mehrere Bestimmungsörter durch den Beisatz „und" mit einander verbunden, so hat der Versicherte die Wahl, ob und wie viel er von der Ladung an jedem Orte absetzen will.

A. L. R. a. a. O. §. 2195.

§. 426.

Der Versicherer haftet alsdann so lange, bis die ganze Ladung an einem oder mehreren dieser Oerter geloset ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2197.

Digitized by Google

§. 427.

Sind aber die mehreren bestimmten Oerter durch den Beisatz „oder" mit einander verbunden, so muss der Versicherte an einem derselben die ganze Ladung losen.

A. L. R. a. a. O. §. 2198.

§. 428.

Setzt er an einem derselben ohne Noth nur einen Theil der Ladung ab, so ist der Versicherer für den Ueberrest der Waaren, und bei Cascoversicherungen für die nachherigen Beschädigungen nicht weiter verhaftet.

A. L. R. a. a. O. §. 2199.

§. 429.

War zur Zeit der gezeichneten Police das versicherte Schiff oder Gut bereits verunglückt oder beschädigt, und der Versicherte hat davon Nachricht gehabt, so finden die Vorschriften §. 2026 bis 2028 a. a. O. Anwendung.

A. L. R. a. a. O. §. 2200.

§. 430.

Ob er dergleichen Nachricht gehabt habe, darüber kann der Versicherer eidliche Angabe von ihm verlangen.

A. L. R. a. a. O. §. 2201.

§. 431.

Kann nicht ausgemittelt werden, dass der Versicherte bereits Nachricht gehabt, er hätte aber dergleichen schon haben können, so ist dennoch der Versicherer für einen solchen Verlust nicht verhaftet, sondern es findet das Ristorno Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2202.

§. 432.

Ob der Versicherte einen vor Zeichnung der Police entstandenen Unglücksfall habe wissen können, muss nach dem

Digitized by Google

Zeitverlaufe beurtheilt werden, binnen welchem eine Nachricht von dem Orte des Ereignisses bis zu demjenigen, wo die Versicherung geschlossen worden, gelangen kann.

A. L. R. a. a. O. §. 2203.

§. 433.

Dabei wird auf den gewöhnlichen Lauf der Posten Rücksicht genommen, im zweifelhaften Falle aber werden zwei Stunden auf jede deutsche Meile gerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 2204.

§. 434.

Muss die Nachricht ganz oder zum Theil über See kommen, so ist in so weit diejenige Zeit zu rechnen, binnen welcher ein Packetboot die Reise gewöhnlich zu machen pflegt.

A. L. R. a. a. O. §. 2205.

§. 435.

Hat sich der Unglücksfall auf offener See ereignet, so wird für den Zwischenraum, vom Orte des Ereignisses bis an den nächsten Handelsplatz, von welchem die Nachricht hat gegeben werden können, eine verhältnissmässige Zeit, nämlich zwei Stunden auf die Meile, gerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 2206.

§. 436.

Kann nach vorstehenden Grundsätzen nicht ausgemittelt werden, dass der Versicherte vor Zeichnung der Police von dem geschehenen Unglücksfalle hätte Nachricht haben können, so ist die Versicherung verbindlich.

A. L. R. a. a. O. §. 2207.

§. 437.

War jedoch das versicherte Schiff oder Gut zur Zeit der Zeichnung schon über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben, so haftet der Versicherer für die vorher

Digitized by Google

geschehenen Unglücksfälle nur alsdann, wenn der Versicherte alle zu seiner Wissenschaft gelangten Umstände redlich angezeigt hat, und der Contract ausdrücklich auf alle gute und schlimme Zeitungen geschlossen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2208.

c. Hinsichtlich der Art der Gefahr.

§. 438.

Ist bei See- und Stromversicherungen keine besondere Art der Gefahr bestimmt, für welche der Versicherer nur haften soll, so trifft ihn jeder Schaden, den die Sache durch äussere Vorfälle leidet.

A. L. R. a. a. O. §. 2209.

§. 439.

Dahin gehört besonders: Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, An- und Uebersegelung, Treibeis, Strandung, Brand, Repressalien, feindliche Aufbringung, oder Plünderung von Kriegsschiffen, Kreuzern, Kapern und Seeräubern, Diebstahl und dergleichen.

A. L. R. a. a. O. §. 2210.

§. 440.

Hat das Schiff nach der Police unter Convoy segeln sollen, ist aber durch Wind und Wetter zu ihr zu stossen verhindert, oder von ihr getrennt worden, so muss der Versicherer auch die Folgen eines solchen Zufalls tragen.

A. L. R. a. a. O. §. 2211.

§. 441.

Ist das versicherte Schiff oder Gut wegen des von einem Dritten, der die Stelle des Versicherten nicht vertritt, ohne des letztern Vorwissen, getriebenen Contrebandehandels, unrichtiger Declaration, Einlaufens in verbotene Häfen oder sonstiger Ueber-

Digitized by Google

tretung der vorhandenen Gesetze und Ordnungen, angehalten und eingezogen worden, so muss der Versicherer für den Schaden haften.

A. L. R. a. a. O. §. 2212.

§. 442.

Sind die versicherten Waaren selbst, wegen eines dem Versicherten unbekannt gewesenen Verbots, ausserhalb Landes confiscirt worden, so haftet der Versicherer dafür nur in dem Falle, wenn das Verbot während der Reise ergangen ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2213.

§. 443.

Doch muss der Versicherte zuvor auf Erfordern eidlich erhärten, dass er weder von einem schon vorhanden gewesenen, noch von einem bevorgestandenen Verbote Kenntniss gehabt habe.

A. L. R. a. a. O. §. 2214.

§. 444.

Aller Schaden, welcher dem versicherten Gute durch Schuld der Rheder, oder eines Dritten, der nicht die Stelle des Versicherten vertritt, ohne des letztern Zuthun entsteht, muss von dem Versicherer getragen werden, welcher dagegen seinen Regress an den Urheber des Schadens zu nehmen hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2215.

§. 445.

Ferner haftet der Versicherer für allen Schaden, der dem versicherten Schiffe oder Gute, durch des Schiffers, der Steuerleute, oder des Volks Unerfahrenheit, Unvorsichtigkeit, Nachlässigkeit, Muthwillen oder Bosheit zugefügt wird, in so weit der Versicherte

Digitized by Google

aus dem Vermögen des Schuldigen, und aus dem Schiffe, nebst der Fracht, seine Befriedigung nicht erlangen kann a).

A. L. R. a. a. O. §. 2216.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. VII. Art. 1—4.

§. 446.

Dahin gehört besonders, wenn das Schiff übel versehen und gedichtet, oder die Güter schlecht gestauet, oder durch darauf gelegte nasse und fliessende Waaren verdorben sind.

A. L. R. a. a. O. §. 2217.

§. 447.

Hat jedoch ein Rheder bei der Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen begangen, so kann er von seinem Versicherer keinen Ersatz der durch den Schiffer verursachten Schäden fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2218.

§. 448.

Eben dieses findet Statt, wenn ein Befrachter bei Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen begangen hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2219.

§. 449.

Der Versicherer eines Casco ist nicht zum Ersatze verbunden, wenn die Schiffsgeräthschaften während der Reise durch den ordentlichen Gebrauch brechen, oder abgenutzt und vernichtet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2220.

Dahin gehört auch das Brechen der Masten oder der Taue, ingleichen der Verlust der Anker oder Segel, wenn der Schaden nicht durch Sturm, oder sonst durch ausserordentliche Zufälle veranlasst wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2221.

Digitized by Google

§. 450.

Ebenso haftet der Versicherer bei Waaren und Gütern für keinen Schaden, der aus der natürlichen Beschaffenheit selbst, aus ihren innern Fehlern und Mängeln, und aus der schlechten Fastage und Emballage entsteht.

A. L. R, a. a. O. §. 2222.

§. 451.

Wenn also Weine sauer werden, Oele verderben, Früchte faulen und sonst umkommen, Getreide oder Kastanien sich anstecken, oder die Waare durch innerlich erzeugtes Ungeziefer beschädigt wird, so trifft der Schaden den Versicherten allein.

A. L. R. a. a. O. §. 2223.

§. 452.

Eben dies gilt von einem durch Anfressen, Benagen und Zernichten von Mäusen, Ratten oder anderm Ungeziefer verursachten Schaden.

A. L. R. a. a. O. §. 2224.

§. 453.

Ist aber die Reise durch Zufall ungewöhnlich verzögert worden, so muss der Versicherer auch dergleichen bei verderblichen Waaren aus solchem Aufenthalte entstandenen Schaden tragen.

A. L. R. a. a. O. §. 2225.

§. 454.

Ferner haftet der Versicherer nicht, wenn Weine, Oele, oder andere flüssige Waaren verleken, ohne dass dies eine Folge vom Stossen des Schiffs, vom Stranden, oder von einem andern Unglück ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2226.

Digitized by Google

§. 455.

Bei Negersclaven (s. oben) haftet der Versicherer nicht für das Leben derselben, wenn sie an Krankheiten sterben, oder sich selbst umbringen, oder eine Revolte anfangen, und dabei Schaden leiden.

A. L. R. a. a. O. §. 2227.

§. 456.

Ohne ausdrückliche Abrede darf der Versicherer den aus dem Fallen der Preise entstehenden Nachtheil nicht vergüten.

A. L. R. a. a. O. §. 2228.

§. 457.

Auch solchen Schaden, der durch die grosse Havereirechnung wirklich vergütet wird, darf der Versicherer nicht übernehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 2229.

§. 458.

Dagegen muss er aber den etwaigen Ausfall, so wie auch den Beitrag, welcher von der versicherten Sache zur grossen Haverei hat entrichtet werden müssen, vergüten.

A. L. R. a. a. O. §. 2230.

§. 459.

Ausser dem Schaden, muss der Versicherer zugleich für alle besondern und extraordinairen Kosten haften, welche der versicherten Sache wegen vorgefallen sind und durch die grosse Haverei nicht vergütet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2231.

§. 460.

Der Versicherer eines Schiffes muss die Liegekosten vertreten, wenn das Schiff ohne Veranlassung der Rheder oder Befrachter, durch höhere Macht angehalten oder auszulaufen verhindert worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2232.

Digitized by Google

§. 461.

Ebenso muss bei Waaren ein Versicherer für die Schäden und Kosten haften, welche durch das Umladen der Waaren entstanden sind, im Fall dies Umladen durch einen Zufall, oder durch die Schuld des Schiffers und seiner Leute verursacht worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2233.

§. 462.

Hauptsächlich aber muss der Versicherer diejenigen Kosten vertreten, welche bei geschehenem Unglücksfalle, zum Besten der versicherten Sache verwendet werden müssen.

A. L. R. a. a. O. §. 2234.

d. Bei Feuerversicherungen insbesondere.

§. 463.

Bei Feuerversicherungen haftet der Versicherer für allen Feuerschaden, welcher der versicherten Sache, ohne Verschulden des Versicherten selbst, dessen Ehegatten, Kinder oder Enkel verursacht wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2235.

§. 464.

Er haftet auch alsdann, wenn das Feuer durch Verschulden der Hausgenossen und Domestiken des Versicherten entstanden ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2236.

§. 465.

Unter Hausgenossen sind alle diejenigen zu verstehen, welche in den Gebäuden, wo die versicherten Stücke aufbewahrt werden, ihren Aufenthalt haben.

A. L. R. a. a. O. §. 2237.

Digitized by Google

§. 466.

Geschwister und entferntere Verwandte des Versicherten werden zu den Hausgenossen gerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 2238.

§. 467.

Nur alsdann ist der Versicherer frei, wenn solche Umstände vorhanden sind, dass der Versicherte, nach Vorschrift des A. L. Rts. Th. I. tit. 6. §. 56—64, auch die unerlaubten Handlungen seiner Hausgenossen oder Dienstboten vertreten muss.

A. L. R. a. a. O. §. 2239.

Dort ist nämlich verordnet:

Wer eines Andern unwillkührliche Handlung, wodurch derselbe sich selbst oder einem Dritten schädlich geworden ist, aus Vorsatz, grobem oder mässigem Versehen veranlasst hat, haftet für den dadurch verursachten Schaden.

Gleiche Verbindlichkeit hat der, welcher die über Wahn- und Blödsinnige oder über Kinder unter sieben Jahren ihm obliegende Aufsicht gröblich oder auch nur aus einem mässigen Versehen vernachlässigt [a]).

Wer eine unerlaubte Handlung befiehlt, haftet hauptsächlich für den daraus entstandenen Schaden.

Wer wissentlich etwas geschehen lässt, was er zu verhindern schuldig und vermögend gewesen, hat eben die Verantwortung, als ob er solches befohlen hätte [b]).

Für den von Dienstboten zugefügten Schaden ist die Herrschaft in den Regel nicht verantwortlich.

Wer aber wissentlich geschehen lässt, dass sein Gesinde einem Andern einen Schaden zufügt, der wird als Theilnehmer an der unerlaubten Handlung des Gesindes angesehen.

Wer Gesinde, das durch einen überwiegenden Hang zu groben Lastern, durch einen hohen Grad von Blödsinn oder

Digitized by Google

Schwermuth, oder durch ansteckende Krankheiten Andern gefährlich werden kann, wissentlich in Dienste nimmt, oder darin behält, der haftet für alle Gefahr.

Für den durch Dienstboten angerichteten Feuerschaden haftet die Herrschaft auch alsdann, wenn ihr die Unvorsichtigkeit des Gesindes bei dem Gebrauche von Feuer und Licht bekannt gewesen ist, und sie dasselbe dennoch beibehalten hat.

Wenn Jemand zu einem Geschäfte ein dazu untüchtiges Gesinde wissentlich bestellt, so haftet er für den Schaden, welcher einem Dritten bei der Ausrichtung des Geschäftes, durch die Untüchtigkeit des Gesindes zugefügt worden.

a) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 6. §. 41—44.
b) Vergl. A. L. R. Th. I. tit. 3. §. 26 u. f.

§. 468.

Sind bei entstandener Feuersgefahr die versicherten Sachen beim Retten und Fortschaffen beschädigt oder verloren worden, so muss der Versicherer auch dafür Vergütung leisten.

A. L. R. a. a. O. §. 2240.

§. 469.

Für die zur Rettung der versicherten Sachen verwendeten Kosten muss der Versicherer ebenfalls haften.

A. L. R. a. a. O. §. 2241.

§. 470.

In Betreff der von einander abweichenden speciellen Bestimmungen sind zu vergleichen:

das Reglement für die Provinzial-Feuer-Societät der Provinz Westphalen vom 5. Januar 1836;
Gesetz-Samml. für 1836. S. 49—74.

Die Verordnung de eodem wegen Auflösung der bisherigen Feuer-Societäten in der Provinz Westphalen, und Aus-

Digitized by Google

führung des Provinzial-Feuer-Societäts-Reglements vom 5. Januar 1836,

Gesetz-Sammlung für 1836. S. 80—84;

das Reglement für die Provinzial-Feuer-Societät der Provinz Posen vom 5. Januar 1836,

Gesetz-Sammlung für 1836. S. 85—109;

die Verordnung de eodem wegen Auflösung der bisherigen Feuer-Societäten der Provinz Posen und Ausführung des Provinzial-Feuer-Societäts-Reglements vom 5. Januar 1836,

Gesetz-Sammlung für 1836. S. 60—120.

Die im Westpreussischen Feuer-Societäts-Reglement vom 27. December 1785. §. 11 bei Vergütung von Partialbränden vorgeschriebene Modalität soll fernerhin nicht angewendet, sondern in allen Fällen, wo ein Gebäude nicht ganz, sondern nur theilweise abbrennt, gleichviel ob die Beschädigung nur das Dach, oder auch den übrigen Theil des versicherten Gebäudes getroffen hat, der wirkliche Verlust ermittelt, und nur die nach dem Verhältnisse dieses Verlustes zu dem ganzen Bauwerthe des versicherten Gebäudes abgemessene Rate der Versicherungssumme vergütet werden.

Allerh. Cabinets-Ordre vom 21. November 1830.

Gesetz-Sammlung für 1830. S. 1.

4. Von der Ausmittelung des Schadens.

a) Wenn ein Totalschaden entstanden ist.

§. 471.

Ist nach vorstehenden Grundsätzen an einem versicherten Schiffe, Gute, oder andern Objecte ein Totalschaden entstanden, welchen der Versicherer zu vertreten hat, so bestimmt sich das von ihm zu entrichtende Quantum aus der Police von selbst[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2242.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. XII. XIII.

Digitized by Google

§. 472.

Ist die Versicherung auf Schiff und Ladung gerichtet, ohne dass der Werth eines jeden in der Police besonders bestimmt wäre, und das Schiff wird während der Reise für unbrauchbar erklärt, so wird ein Drittheil der gezeichneten Summe für das Schiff gerechnet, bis ein höherer oder geringerer Werth desselben, im Verhältniss gegen die Ladung nachgewiesen werden kann.

A. L. R. a. a. O. §. 2243.

§. 473.

Wenn bei Frachtversicherungen die Police nicht taxirt ist, so zahlt der Versicherer, im Falle eines Totalschadens, die durch Connoissemente oder Charte-Partie zu erweisende, wirklich bedungen gewesene Fracht und die zur kleinen Haverei gehörenden Auslagen, bis zum Betrage der gezeichneten Summe.

A. L. R. a. a. O. §. 2244.

§. 474.

Sind Waaren für Rechnung der Rheder geladen, oder ist sonst keine Fracht bedungen, so wird die Fracht zum Grunde gelegt, welche am Ladungsorte, zu der Zeit, als das Schiff in Ladung gelegen hat, für ähnliche Waaren und Reisen gewöhnlich ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2245.

b) Wenn die versicherte Sache nur beschädigt, oder nur zum Theil verloren gegangen ist.

§. 475.

Ist die versicherte Sache nur beschädigt worden, oder nur zum Theil verloren gegangen, so muss der eigentliche Betrag des Schadens ausgemittelt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2246.

Digitized by Google

§. 476.

Bei Schiffen bestimmt denselben die vor der Ausbesserung vorzunehmende Untersuchung, und der darnach anzufertigende Kostenanschlag.

A. L. R. a. a. O. §. 2247.

§. 477.

Zu dieser Untersuchung muss ein erfahrener Schiffer, Schiffsbaumeister, Rapschläger und Segelmacher, entweder durch Uebereinkunft der Interessenten gewählt, oder von der Obrigkeit ernannt, und in beiden Fällen vereidigt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2248.

§. 478.

Bei Waaren müssen die beschädigten Stücke von den unbeschädigten gehörig abgesondert, und erstere durch vereidete Taxatoren gewürdigt, hiernächst aber öffentlich verkauft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2249.

§. 479.

Sind keine öffentlich bestellte, kunsterfahrene Taxatoren zu haben, so können auch andere von beiden Theilen zu erwählende glaubwürdige Männer gebraucht werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2250.

§. 480.

Die Taxe muss geschehen, ehe noch der Empfänger die Güter in seinen Gewahrsam übernimmt.

A. L. R. a. a. O. §. 2251.

§. 481.

Hat der Empfänger die Waaren angenommen, ohne den Schaden vorher untersuchen und abschätzen zu lassen, so wird der Versicherer frei.

A. L. R. a. a. O. §. 2252.

Digitized by Google

§. 482.

Ist der Empfänger nur Bevollmächtigter gewesen, so bleibt derselbe dem Versicherten verantwortlich.

A. L. R. a. a. O. §. 2253.

§. 483.

Ist nach dem Gutachten der Taxatoren der Schaden an den versicherten Waaren so beschaffen, dass sie zu ihrer eigentlichen Bestimmung gar nicht weiter zu gebrauchen sind, so müssen dieselben für Rechnung des Versicherers ohne weitere Rücksprache, sogleich öffentlich an den Meistbietenden verkauft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2254.

§. 484.

Ein Gleiches muss geschehen, wenn die beschädigten Waaren an sich zu den verderblichen gehören.

A. L. R. a. a. O. §. 2255.

§. 485.

Ausser diesen beiden Fällen ist der Versicherer oder dessen Commissionair schuldig, nach aufgenommener Taxe zuvor mit dem Versicherer über den Verkauf Rücksprache zu halten, und dessen Anweisung zu befolgen.

A. L. R. a. a. O. §. 2256.

§. 486.

Das aus solchem Verkaufe gelösete Geld erhält der Versicherte, auf Abschlag der ihm von dem Versicherer zukommenden Vergütung.

A. L. R. a. a. O. §. 2257.

§. 487.

Die Würdigung muss bei Schiffen an dem Orte, wo sie zuerst einlaufen, und bei Waaren an dem Orte, wo sie ausgeladen werden, geschehen.

A. L. R. a. a. O. §. 2258.

Digitized by Google

§. 488.

Der daselbst gegenwärtige Versicherer, oder dessen dem Schiffer bekannt gemachter Commissionair, muss dabei mit zugezogen, ausserdem aber dem Versicherer ein zuverlässiger Mann, zur Wahrnehmung seiner Rechte, zugeordnet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2259.

§. 489.

Die Würdigung muss unter gerichtlicher Aufsicht erfolgen.

A. L. R. a. a. O. §. 2260.

§. 490.

Doch soll, wenn die Schadensaufnehmung ausserhalb Landes geschieht, auch die Zuziehung des Consuls der Nation, von welcher der Versicherer ist, oder eines Notarius und zweier Zeugen, hinreichend sein.

A. L. R. a. a. O. §. 2261.

5. Von der Berechnung des Schadens.

§. 491.

Die Schadensberechnung selbst muss, wenn beide Theile darüber uneinig sind, von vereideten Sachverständigen oder Dispacheurs, nach den ihnen vorzulegenden richtig befundenen Briefschaften und Beweismitteln, angefertigt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2262.

§. 492.

Bei beschädigten Schiffen ergiebt sich der Betrag dessen, was der Versicherer vergüten muss, aus dem aufgenommenen Anschlage[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2263.

a) Vergl. A. L. R. a. a. O. §. 2247.

Digitized by Google

§. 493.

Ist der vormalige Werth des Schiffes in der Police bestimmt, und nicht voll versichert, so wird der Schaden nur nach Verhältniss der gezeichneten Summe vom Versicherer vergütet.

A. L. R. a. a. O. §. 2264.

§. 494.

Bei beschädigten Waaren ergiebt sich die zu vergütende Summe aus Vergleichung des gelösceten Geldes, gegen den comptanten Marktpreis am Bestimmungsorte.

A. L. R. a. a. O. §. 2265.

§. 495.

Wird aber die beschädigte Waare im Nothhafen verkauft, so muss der Einkaufspreis ausgemittelt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2266.

§. 496.

Dies geschieht auf den Grund der Factur und Einkaufsrechnung, mit Zuschlagung der Ladungskosten, der Fracht, des Beitrages zur kleinen Haverei, der Versicherungsprämie und anderer Unkosten, welche die Waare gewöhnlich bis zum Verkauf am Bestimmungsorte erfordert.

A. L. R. a. a. O. §. 2267.

§. 497.

Beträgt die gezeichnete Summe weniger, als der nach vorstehenden Grundsätzen auszumittelnde Werth der Waaren, so muss der Schaden zwischen beiden Theilen, nach Verhältniss des Versicherungsquanti zum ausgemittelten Werthe, vertheilt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2268.

Digitized by Google

§. 498.

Sind Waaren von gleicher Art bei Mehreren versichert, und es kann nicht ausgemittelt werden, von wem die Beschädigten versichert sind, so tragen sämmtliche Versicherer den Schaden auf vorstehende Art, nach Verhältniss der gezeichneten Summen.

A. L. R. a. a. O. §. 2269.

§. 499.

Ist zur Zeit des entstandenen Unglücks die versicherte Sache schon durch solche Vorfälle, wofür der Versicherer nicht einsteht, beschädigt gewesen, so wird der Betrag dieses Schadens nach dem Gutachten vereideter Sachverständiger in Abzug gebracht.

A. L. R. a. a. O. §. 2270.

§. 500.

Bei Frachtversicherungen wird, im Falle eines Partialschadens, auf die Taxe in der Police keine Rücksicht genommen, sondern der Versicherte muss durch Connoissements und Charte-Partie die bedungen gewesene Fracht und die kleine Haverei erweisen.

A. L. R. a. a. O. §. 2271.

§. 501.

Was er weniger erhält, wird in Verhältniss des ausgemittelten Betrages der bedungenen Fracht und der kleinen Haverei, procentweise berechnet, und der Versicherer bezahlt so viel Procente von der gezeichneten Summe.

A. L. R. a. a. O. §. 2272.

§. 502.

Wenn aber die gezeichnete Summe die wirklich bedungene Fracht und kleine Haverei übersteigt, so bezahlt der Versicherer nur jene Differenz.

A. L. R. a. a. O. §. 2273.

Digitized by Google

§. 503.

Beträgt bei an sich verderblichen Waaren der Schaden nur zehn, bei unverderblichen aber, ingleichen bei Cascoversicherungen, unter drei Procent von der versicherten Summe gerechnet, so kann der Versicherte keine Vergütung fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2274.

§. 504.

Ist ein Schaden durch Schuld und Versehen der Schiffer, der Steuerleute, oder des Schiffsvolkes geschehen, so muss der Versicherte alle Mühe anwenden, auf Kosten des Versicherers, aus des Schuldigen Vermögen, aus dem Schiffe oder dessen Frachtgeldern, den Ersatz seines Schadens zu erhalten.

A. L. R. a. a. O. §. 2275.

§. 505.

Nur so weit, als er solchergestalt zu seiner Befriedigung ganz oder zum Theil nicht gelangen kann, ist er dieselbe von dem Versicherer zu fordern berechtigt.

A. L. R. a. a. O. §. 2276.

§. 506.

Dem Versicherer steht jedoch frei, den Prozess gegen den Schuldigen selbst zu übernehmen, ohne dass er dazu eine Vollmacht oder Cession nöthig hat; er muss aber alsdann dem Versicherten die Vergütungssumme auf dessen Verlangen sogleich bezahlen.

A. L. R. a. a. O. §. 2277.

§. 507.

Hat ausser dem Schiffer oder Schiffsvolke sonst ein Dritter, der nicht die Stelle des Versicherten vertritt, den Schaden verursacht, so ist der Versicherte

Digitized by Google

schuldig, die Klage wider denselben sogleich anzustellen, und den Process, auf Kosten des Versicherers, so lange gehörig fortzusetzen, als dieser, nach dem Laufe der Posten, dazu die nöthigen Verfügungen selbst treffen kann.

A. L. R. a. a. O. §. 2278.

6. Von Zahlung der Vergütungs-Summe.

§. 508.

Wegen der Münzsorte, worin die Zahlung geleistet werden muss, gelten die Vorschriften des A. L. Rts. Th. I. tit. 16. §. 74 u. f. (s. oben.)

A. L. R. a. a. O. §. 2279.

§. 509.

Die Zahlung muss an denjenigen geschehen, auf dessen Namen die Police lautet, oder dem sie von diesem cedirt worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2280.

§. 510.

Ist nach §. 2071 a. a. O. die Versicherung „an Zeiger dieses" oder für Rechnung dessen, den es angeht, geschlossen, so kann der Versicherer zwar an jeden Inhaber sicher zahlen, jedoch hängt es von ihm ab, von der Vorschrift des §. 2072 a. a. O. Gebrauch zu machen.

A. L. R. a. a. O. §. 2281.

§. 511.

Von der zu zahlenden Vergütungs-Summe kann der Versicherer zwei Procente in Abzug bringen, wenn er dieser Befugniss nicht ausdrücklich entsagt hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2282.

§. 512.

Bei einem Totalschaden sowohl, als bei Partialschäden,

Digitized by Google

muss die Vergütung binnen zwei Monaten, vom Tage der Bekanntmachung und Andeutung, entrichtet werden, wenn binnen dieser Zeit die erforderlichen Beweise beigebracht werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2283.

§. 513.

Werden die erforderlichen Beweise später beigebracht, so ist die Zahlung binnen acht Tagen vom Tage der angelegten Dispache zu leisten.

A. L. R. a. a. O. §. 2284.

§. 514.

Von der hiernach zu bestimmenden Zahlungszeit, oder wenn die zu leistende Vergütung erst durch Prozess festgesetzt wird, vom Tage der eingehändigten Klage kann der Versicherte auch die im A. L. R. Th. I. tit. II. §. 827 u. f. bestimmten Verzögerungszinsen fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2285.

Die dort gegebenen Vorschriften sind folgende:

Sind weder Zinsen noch Conventionalstrafe vorbedungen, so muss dennoch der Schuldner, von dem Tage an, wo er die Rückzahlung zu leisten schuldig war, und sie nicht geleistet hat, Zögerungszinsen entrichten.

(Der Fiscus ist jedoch nur vorbedungene Zinsen zu zahlen schuldig.)

Diese Zögerungszinsen laufen von dem im Schuldscheine bestimmten Tage an.

Ist im Instrumente kein Zahlungstag bestimmt, so müssen sie, nach erfolgter Aufkündigung, von dem Ablaufe der dazu verabredeten oder gesetzmässig bestimmten Frist, entrichtet werden.

Als Zögerungszinsen können in der Regel Fünf vom Hundert gefordert werden.

Digitized by Google

Kaufleute können den höchsten ihnen erlaubten Zinssatz als Zögerungszinsen fordern, wenn sie gleich im Instrumente selbst sich nur niedrigere Zinsen versprechen lassen.

Ausser den Zögerungszinsen kann der Gläubiger für den durch den Verzug des Schuldners ihm entstandenen Schaden keine weitere Vergütung fordern.

Hat jedoch der Schuldner, bei vorhandenen hinlänglichen Zahlungsmitteln, aus Vorsatz oder grobem Versehen, die Zahlung verzögert, so kann der Gläubiger, Statt der Zögerungszinsen oder der Conventionalstrafe, den Ersatz des aus diesem Verzuge ihm erwachsenen wirklichen Schadens verlangen.

§. 515.

Auf die Zwischenzeit kann er in denjenigen Fällen Sicherheitsbestellung verlangen, da gesetzmässige Gründe zum Arrestschlage vorhanden sind.

A. L. R. a. a. O. §. 2286.

§. 516.

Bei Versicherungen der Freiheit eines Menschen muss der Versicherer die gezeichnete Summe binnen acht Tagen von dem Tage an bezahlen, da ihm die eingegangene glaubhafte Nachricht von der Gefangennehmung des Versicherten angedeutet, oder in Ermangelung vollständiger Beweise, bis zur Beibringung derselben, hinreichende Sicherheit bestellt worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2287.

§. 517.

Der nach §. 2282 a. a. O. bestimmte Abzug der Zwei vom Hundert findet in einem solchen Falle nicht Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2288.

§. 518.

Ist der Versicherte ohne Lösegeld freigekommen,

Digitized by Google

so wird der Versicherer dadurch nicht ausser Verbindlichkeit gesetzt, noch kann er die bereits gezahlte Summe zurückfordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2289.

§. 519.

Dagegen findet die Zurückforderung Statt, wenn der Versicherte vor der Auslösung gestorben ist; jedoch muss alsdann der Wittwe und den Kindern des Verstorbenen der vierte Theil der gezeichneten Summe gelassen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2290.

§. 520.

Ist auf die Freiheit eines Menschen keine bestimmte Summe in der Police gezeichnet, so muss der Versicherer für alle Kosten zu der versuchten Losmachung des Gefangenen haften.

A. L. R. a. a. O. §. 2291.

§. 521.

Doch soll, bei ermangelnder Vereinigung, auf den Antrag des Versicherers, ein Dritter von der Obrigkeit bestellt werden, der das Auslösungsgeschäft, auf Rechnung des Versicherers, welcher den Vorschuss dazu hergeben muss, betreibe.

A. L. R. a. a. O. §. 2292.

§. 522.

Ist das Leben eines Menschen versichert, so muss die gezeichnete Summe binnen zwei Monaten, nach dem Tage, da die von seinem Absterben eingegangene glaubhafte Nachricht dem Versicherer angedeutet worden, bezahlt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2293.

Digitized by Google

§. 523.

Ist der zur Dauer der Versicherung bestimmte Zeitpunkt verflossen, ohne dass von dem Leben oder Tode der versicherten Person Nachricht eingegangen wäre, so ist der Versicherer zu nichts verbunden, bis das Absterben während der Versicherungszeit erwiesen ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2294.

§. 524.

War die Versicherung ausdrücklich zum Behufe einer bevorstehenden Gefahr geschlossen, und die versicherte Person ist dieser Gefahr wirklich ausgesetzt gewesen, so muss der Inhaber der Police die gesetzliche Frist, nach deren Verlauf ein Verschollener für todt erklärt werden kann, abwarten.

A. L. R. a. a. O. §. 2295.

§. 525.

Die Todeserklärung muss der Inhaber auf seine Kosten suchen, nach deren Erfolg aber kann er die gezeichnete Summe fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2296.

§. 526.

In der Zwischenzeit kann er verlangen, dass ihm landübliche Zinsen von der gezeichneten Summe, seit dem Ablaufe der zur Dauer der Versicherung bestimmten Zeit gezahlt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2297.

§. 527.

Wird hiernächst erwiesen, dass der Versicherte während des zur Dauer der Versicherung bestimmten Zeitpunktes verstorben sei, so muss nichts desto weniger die volle

Digitized by Google

gezeichnete Summe bezahlt werden; wird aber dieser Beweis nicht geführt, so werden die genossenen Zinsen von der gezeichneten Summe abgerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 2298.

§. 528.

Findet sich hiernächst der Verschollene wieder ein, oder kann sonst erwiesen werden, dass er die Jahre der Versicherung überlebt habe, so muss der Empfänger die gezeichnete Summe, jedoch ohne Zinsen, zurückzahlen.

A. L. R. a. a. O. §. 2299.

K. Vom Abandonniren.

1. Ueberhaupt.

§. 529.

Von vorstehenden aus dem Assecuranzvertrage fliessenden Verbindlichkeiten kann keine von beiden Parteien sich, weder ganz noch zum Theil, einseitig losmachen[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2300.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. XI.

2. Des Versicherers.

§. 530.

Doch kann der Versicherer von den zur Rettung oder Freimachung der versicherten Sache erforderlichen Kosten sich befreien, wenn er sich, nach entstandenem Unglücksfalle, zur Zahlung der ganzen gezeichneten Summe erbietet.

A. L. R. a. a. O. §. 2301.

§. 531.

Er muss sich aber darüber binnen der im A. L. R. Th. I.

Digitized by Google

tit. 5. §. 95 u. f. (s. oben) vorgeschriebenen Frist, von der Zeit an gerechnet, da ihm der geschehene Unglücksfall mit den Hauptumständen vollständig gemeldet worden, schriftlich erklären.

A. L. R. a. a. O. §. 2302.

§. 532.

Zögert er damit, so muss er alle bis zum Zeitpuncte der Erklärung bereits verwendeten Kosten, noch ausser dem Versicherungsquanto, bezahlen.

A. L. R. a. a. O. §. 2303.

3. De Versicherten.

§. 533.

Der Versicherte kann sich seiner Verbindlichkeit, zur Rettung der versicherten Sache ferner allen Fleiss und Mühe anzuwenden, nur in dem Falle entziehen, wenn bei Seeversicherungen ein Totalschaden höchst wahrscheinlich ist, und dies durch gehörig beigebrachte Beweise dargethan worden.

A. L. R. a. a. O. §. 2304.

§. 534.

Dies findet besonders Statt, wenn ein Schiff über die zur Reise gewöhnliche Zeit ausbleibt, und davon keine Nachricht eingeht, welches der Versicherte auf Erfordern eidlich bestärken muss.

A. L. R. a. a. O. §. 2305.

§. 535.

Ferner, wenn das Schiff, ohne dass ein Fehler in der Bauart oder Ausrüstung davon Ursache wäre, während der Reise unbrauchbar wird, und entweder gar nicht oder

Digitized by Google

nicht ohne sehr erhebliche Kosten ausgebessert werden kann.

A. L. R. a. a. O. §. 2306.

§. 536.

Die Kosten werden für erheblich geachtet, wenn sie mehr betragen, als das Schiff nach der Reparatur, den Werth des Wraks abgerechnet, werth sein würde.

A. L. R. a. a. O. §. 2307.

§. 537.

Auch wenn ein Schiff und Gut aufgebracht, angehalten, oder in Beschlag genommen worden, und dessen Befreiung oder Losmachung ungewiss und weitaussehend ist, kann dasselbe von dem Versicherten abandonnirt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2308.

§. 538.

In allen Fällen des §. 2304 a. a. O. kann der Versicherte dem Versicherer andeuten, dass er ihm die versicherte Sache überlasse, und dagegen die Zahlung der gezeichneten Summe von ihm verlange.

A. L. R. a. a. O. §. 2309.

§. 539.

Zwei Monate nach dem Tage der ihm zugekommenen Andeutung muss der Versicherer, gegen Aushändigung der nöthigen Documente, Zahlung leisten.

A. L. R. a. a. O. §. 2310.

§. 540.

Will der Versicherte Schiff und Gut abandonniren, weil dasselbe über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben ist, so kann, wenn das Schiff von und nach einem Hafen in der Ost- oder Nordsee bestimmt war, die Andeu-

Digitized by Google

tung geschehen, sobald drei Monate über die gewöhnliche Zeit verlaufen sind.

A. L. R. a. a. O. §. 2311.

§. 541.

War aber das Schiff von oder nach einem andern, jedoch Europäischen Hafen bestimmt, so muss ein Zeitraum von sechs Monaten abgewartet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2312.

§. 542.

Zwei Monate nach dieser Andeutung muss der Versicherte die gezeichnete Summe zahlen, kann jedoch davon Acht vom Hundert in Abzug bringen.

A. L. R. a. a. O. §. 2313.

§. 543.

Will der Versicherer sich zu dieser Zahlung nicht bequemen, so muss der Versicherte ein Jahr und zwei Monate, von der Zeit des Absegelns des Schiffes an, sich gedulden.

A. L. R. a. a. O. §. 2314.

§. 544.

Nach Verlauf dieser Zeit aber muss der Versicherer die volle gezeichnete Summe, auch ohne Abzug der Zwei vom Hundert, bezahlen.

A. L. R. a. a. O. §. 2315.

§. 545.

Soll ein ausser Europa bestimmtes Schiff, weil es über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben ist, abandonnirt, werden, so muss der Versicherte bei Schiffen, welche die Linie nicht passiren, ein Jahr und sechs Monate von Zeit des Absegelns, abwarten.

A. L. R. a. a. O. §. 2316.

Digitized by Google

§. 546.

Hat das Schiff die Linie passiren sollen, so muss ein Zeitraum von drei Jahren abgewartet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2317.

§. 547.

Ist nach Ablauf dieser Fristen noch keine Nachricht eingegangen, so muss der Versicherer binnen acht Tagen, ohne Abzug der zwei Procent, Zahlung leisten.

A. L. R. a. a. O. §. 2318.

§. 548.

Ein angehaltenes, weggenommenes, oder aufgebrachtes Schiff oder Gut, dessen Befreiung ungewiss, oder weitaussehend ist, kann nach sechs Monaten von der Zeit an, da die erfolgte Beschlagnahme dem Versicherer bekannt gemacht worden, abandonnirt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2319.

§. 549.

Ist die Aufbringung ausserhalb Europa geschehen, so muss der Versicherte den Verlauf eines Jahres abwarten.

A. L. R. a. a. O. §. 2320.

§. 550.

Kann jedoch der Versicherte beibringen, dass ein solches Schiff mittelst rechtlichen Erkenntnisses für verwirkt, oder für eine gute Prise erklärt worden, so steht es ihm frei, es sofort zu abandonniren, und von dem Versicherer nach §. 2310 a. a. O. Zahlung zu fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2321.

Digitized by Google

4. Form und Umfang des Abandonnements.

§. 551.

Die Andeutung des Abandonnements muss gerichtlich oder durch einen Notar, oder vereideten Mäkler geschehen.

A. L. R. a. a. O. §. 2322.

§. 552.

Es muss unbedingt geschehen, und kann nicht wieder zurückgenommen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2323.

§. 553.

Auch muss die ganze versicherte Sache abandonnirt werden, wenn sie gleich nicht zum vollen Werthe versichert gewesen sein sollte.

A. L. R. a. a. O. §. 2324.

§. 554.

Bei einer Cascoversicherung müssen die Rheder auch die Fracht mit abandonniren, ausser wenn das Schiff ohne die Einrechnung der Ausrüstungskosten versichert worden [a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2325.

a) Vergl. A. L. R. §. 1986.

§. 555.

Ist während der Reise ein Theil der versicherten Waaren ausgeladen worden, so kann der Versicherte die gezeichneten Summen nur nach Verhältniss des Werths der nicht ausgeladenen Waaren fordern.

A. L. R. a. a. O. §. 2326.

§. 556.

Nach geschehenem Abandonnement hängt es lediglich

Digitized by Google

von dem Versicherer ab, was für Mühe oder Kosten er zur Rettung oder Freimachung der Sache anwenden wolle.

A. L. R. a. a. O. §. 2327.

§. 557.

Der Versicherte ist jedoch verbunden, ihm dazu behülflich zu sein, so weit dies ohne seine Kosten, und ohne besondere Mühe oder Beschwerde geschehen kann.

A. L. R. a. a. O. §. 2328.

§. 558.

Alles, was noch gerettet wird, kommt dem Versicherer zu Gute, wenn auch die abandonnirte Sache nicht zum vollen Werthe versichert gewesen sein sollte.

A. L. R. a. a. O. §. 2329.

§. 559.

Bei allen übrigen Arten von Versicherungen findet gar kein Abandonnement Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2330.

§. 560.

Hat aber, bei Feuerassecuranzen, der Versicherer die gezeichnete Summe bezahlt, so gehört ihm Alles, was von den versicherten Sachen gerettet oder aufgefunden wird.

A. L. R. a. a. O. §. 2331.

§. 561.

Der Versicherte ist schuldig, dem Versicherer dazu die ihm bekannt gewordenen Nachrichten mitzutheilen, und sich auf Erfordern darüber eidlich zu reinigen.

A. L. R. a. a. O. §. 2332.

L. Vom Ristorno.

§. 562.

Wenn der Assecuranzcontract ohne Schuld

Digitized by Google

des Versicherten rückgängig wird, und also der Versicherer gar keine Gefahr gelaufen ist, so muss letzterer die bereits erhaltene Prämie zurückzahlen[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2333.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. VI.

§. 563.

Er kann sich jedoch ein halb Procent von dem versicherten Capitale abziehen und einbehalten[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2334.

a) Vergl. Danziger Willekeuren Cap. 4. Abschn. 10. Art. 8.

§. 564.

Beträgt die Prämie selbst nicht über zwei Procent, so kann nur ein Viertel der Prämie abgezogen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2335.

§. 565.

Das Ristorno findet alsdann Statt, wenn mehrere Versicherungen über den vollen Werth der Sache, ohne Schuld des Versicherten, geschlossen worden, und also die eine wieder aufgehoben werden muss[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2336.

a) Vergl. A. L. R. §. 2007. 2008.

§. 566.

Ferner, wenn der Versicherte die Unternehmung, auf welche die Versicherung geschlossen worden, aus erheblichen Gründen gänzlich einstellt.

A. L. R. a. a. O. §. 2337.

§. 567.

Auch alsdann, wenn sonst wegen vorgekommener Zufälle und Hindernisse die Unternehmung gänzlich unterbleibt.

A. L. R. a. a. O. §. 2338.

Digitized by Google

§. 568.

Muss aber ein bereits ausgelaufenes Schiff, wegen widrigen Windes, oder aus andern Ursachen wieder zurückkehren und die Reise gänzlich einstellen, so kann der Versicherer, ausser dem halben Procent, noch einen verhältnissmässigen Abzug machen.

A. L. R. a. a. O. §. 2339.

§. 569.

Dieser Abzug muss, nach Verhältniss der bereits ausgestandenen Gefahr, allenfalls durch schiedsrichterlichen Ausspruch bestimmt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 2340.

§. 570.

Die Reise wird für ganz eingestellt geachtet, wenn die Ladung ganz gelöset werden muss, um das Schiff auszubessern.

A. L. R. a. a. O. §. 2341.

§. 571.

Wird aber von dem Versicherer irgend ein Schaden aus dem Contracte vergütet, so findet das Ristorno nicht Statt, und die Versicherung ist beendigt.

A. L. R. a. a. O. §. 2342.

§. 572.

Ist ein Schiff oder Gut auf mehrere Orte zugleich versichert, und auf jeden Ort eine besondere Prämie bestimmt, so findet das Ristorno in Ansehung derjenigen Prämien Statt, welche für Orte bestimmt waren, wohin das Schiff oder Gut nicht wirklich gegangen ist.

A. L. R. a. a. O. §. 2343.

§. 573.

In Ansehung eines Theils der Prämie findet das

Digitized by Google

Ristorno in den §. 2141. 2146. 2153. 2159 a. a. O. bestimmten Fällen Anwendung.

A. L. R. a. a. O. §. 2344.

§. 574.

Bei einer Versicherung auf imaginairen Gewinn ist das Ristorno nur alsdann zulässig, wenn die Unternehmung, worauf dieselbe geschlossen worden, ohne Schuld des Versicherten nicht Statt findet.

A. L. R. a. a. O. §. 2345.

M. Von der Verjährung der Assecuranzklage.

§. 575.

Kann der Versicherte zu seiner Befriedigung nicht gelangen, so muss er deshalb richterliche Hülfe nachsuchen.

A. L. R. a. a. O. §. 2346.

§. 576.

Die Klage muss binnen sechs Monaten angestellt werden, wenn der Schaden in der Ost- und Nord-See oder in einem Hafen an diesen Küsten geschehen ist[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 2347.

a) Vergl. Hamburger A. O. Tit. XVII.

§. 577.

Hat sich aber der Schaden im mittelländischen Meere und dessen Häfen, in der Levante, dem Archipelagus, oder an den Küsten der Barbarei zugetragen, so muss die Anstellung der Klage binnen Jahresfrist erfolgen.

A. L. R. a. a. O. §. 2348.

§. 578.

Bei einem in andern entfernten Welttheilen

vorgefallenen Schaden, findet ein zweijähriger Zeitraum Statt.

A. L. R. a. a. O. §. 2349.

§. 579.

Diese Fristen laufen, bei einem Totalschaden, von dem Augenblicke an, da der Versicherte über die Hauptumstände vollständige Nachricht erhalten hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2350.

§. 580.

Ist ein gehöriges Abandonnement erfolgt, so läuft die Verjährung von dem Tage der Andeutung desselben, ohne Rücksicht auf die nachher etwa eingegangene Nachricht.

A. L. R. a. a. O. §. 2351.

§. 581.

In allen übrigen Fällen hingegen fängt die Verjährung von der Zeit an, da der Schaden so weit liquide geworden ist, dass die Klage hätte angestellt werden können.

A. L. R. a. a. O. §. 2352.

§. 582.

Sind diese Fristen verflossen, und der Versicherte kann keine solchen Umstände nachweisen, welche nach Vorschrift des A. L. R. Th. I. tit. 9. §. 512—534. den Anfang der Verjährung hindern, oder die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand begründen, so ist sein Anspruch ganz erloschen.

A. L. R. a. a. O. §. 2335.

§. 583.

Die Verjährung kann nur durch Anstellung einer gerichtlichen Klage, oder dadurch unterbrochen werden,

Digitized by Google

dass der Versicherer sich schriftlich zur Vergütung erboten hat.

A. L. R. a. a. O. §. 2354.

§. 584.

Sind über die Vergütung Unterhandlungen gepflogen worden, so wird die darauf verwendete Zeit, bis zu dem Zeitpuncte, da dieselben wegen der Weigerung des Versicherers abgebrochen worden, in die Verjährungszeit nicht mit eingerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 2355.

§. 585.

Ist die Verjährung einmal unterbrochen, so dauert der Anspruch dreissig Jahre.

A. L. R. a. a. O. §. 2356.

§. 586.

Wegen rückständig gebliebener Prämie erlöscht die Klage nur innerhalb der gewöhnlichen Verjährungsfristen.

A. L. R. a. a. O. §. 2357.

§. 587.

Mit Einforderung des Ristorno hat es gleiche Bewandtniss.

A. L. R. a. a. O. §. 2358.

III. Preussische See-Assecuranz-Compagnie zu Stettin.

A. Bestätigung.

§. 588.

Der unten folgende, mit Zuziehung der königlichen Regierung zu Stettin entworfene Plan zur Errichtung einer See-Assecuranzgesellschaft zu Stettin, ist auf den Grund

Digitized by Google

der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 5. Januar 1821. unterm 12. März 1825 bestätigt, und den Interessenten die erbetene ausschliessliche Berechtigung auf funfzehn Jahre unter der Bedingung bewilligt, dass die Assecuranzgesellschaft, wenn sie nicht das erwartete Gedeihen gewinnen sollte, die Abkürzung des bemerkten Zeitraums und Zulassung anderer ähnlicher inländischer Versicherungsanstalten sich gefallen lassen muss.

Rescr. der Ministerien der Justiz und des Handels vom 12. März 1825.

Gesetz-Sammlung für 1825. S. 41.

B. Plan derselben.

1. Zweck der Gesellschaft.

§. 589.

Die Preussische See-Assecuranz-Compagnie übernimmt Versicherungen:

a) für Gefahr zur See und auf Ströhmen;

b) für Türkengefahr.

Jedoch kann sie zur Uebernahme einer Versicherung wider ihren Willen nicht angehalten werden.

a. a. O. §. 1.

2. Anfang, Dauer und Ende.

§. 590.

Sie nimmt ihren Anfang mit dem Tage, wo dieser Plan die Allerhöchste königliche Genehmigung erhalten haben wird, und dauert von da an funfzehn Jahre.

Beschliessen die Interessenten nach Ablauf der funfzehn Jahre nicht ihre Aufhebung, so wird, ohne weitere besondere Uebereinkunft, dafür angenommen, dass sie noch um andere funfzehn Jahre prolongirt sei.

Digitized by Google

Eine weitere Fortdauer hängt von dem Beschlusse der Interessenten und der Genehmigung der competenten Staatsbehörde ab.

a. a. O. §. 2.

Wenn bei Ablegung der jährlichen Rechnung der wahrscheinliche Verlust des grössten Theils des Einschusses erweislich wäre, so kann zu jeder Zeit, also auch schon innerhalb der ersten funfzehn Jahre, durch Stimmenmehrheit der Interessenten, entschieden werden, dass die Gesellschaft nicht weiter zeichnen, sondern liquidiren wolle.

a. a. O. §. 2.

3. Fonds der Gesellschaft — Verpflichtungen der Actionaire.

§. 591.

Der Fonds der Gesellschaft, welcher während ihrer Dauer nicht zurückgenommen werden darf, besteht aus 600,000 Thaler Preuss. Courant, die durch achthundert Actien, jede von siebenhundert und funfzig Thalern, zusammengebracht werden.

Davon werden beim Empfange der Actie zwanzig Procent, also einhundert und funfzig Thaler baar eingezahlt, über die übrigen sechshundert Thaler stellt der Actionair einen Sola-Wechsel an die Ordre der Direction der Compagnie zwei Monate nach geschehener Aufkündigung zahlbar, aus, auf welchen die später einzuzahlenden Nachschüsse abgeschrieben werden.

Sobald fünf Achtel der Actien, also funfhundert Stück, untergebracht sind, wird solches unter öffentlicher Autorität bekannt gemacht, und alsdann nimmt die Zeichnung auf Versicherungen ihren Anfang.

Späterhin wird, bei jedem Jahresschlusse, die Zahl der

hinzugekommenen Actien, bis zur Erreichung der Normalsumme von achthundert Stück, in gleicher Art zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Für den ersten baaren Einschuss von zwanzig Procent bezahlt die Compagnie jährlich vier Procent Zinsen, auf die übrigen baaren Einschüsse aber, welche späterhin erfordert werden möchten, werden keine Zinsen vergütigt.

Jeder Actionair, wenn er auch sonst nicht wechselfähig wäre, ist der Compagnie für den Betrag des von ihm ausgestellten Solawechsels wechselmässig verhaftet.

Durch Bezahlung des baaren Einschusses von zwanzig Procent, Ausstellung des Solawechsels und Annahme beider, von Seiten der Direction, wird Jemand Mitglied der Compagnie, und aus allen Geschäften derselben für den Betrag seiner Actien, jedoch nicht weiter verpflichtet.

a. a. O. §. 3—6.

Die Actien sollen in der Regel nur auf den Namen solcher Personen lauten, die der Preussischen Gerichtsbarkeit unterworfen sind. Wollte ein Ausländer auf seinen eigenen Namen Actien erwerben, so muss er für die Erfüllung seiner Verbindlichkeit einen der Preussischen Gerichtsbarkeit unterworfenen Caventen stellen, gegen den die Direction nichts zu erinnern hat.

a. a. O. §. 7.

Wenn ein Actionair die baaren Zahlungen, welche ausser den gleich einzuschiessenden zwanzig Procent; von der Direction von ihm verlangt werden, nicht innerhalb zweier Monate, nachdem dies Verlangen ihm bekannt gemacht worden, prompt einzahlt, so hat jene das Recht, seine Actien ohne alle weitere Formalitäten, für seine Rechnung öffentlich verkaufen zu lassen. Eine Compensation auf die von der Direction geforderten baaren Zahlungen, wegen etwaiger Ge-

Digitized by Google

genforderungen an die Compagnie, findet von Seiten der Actionairs niemals und unter keinerlei Vorwand Statt; diese Gegenforderungen mögen sein, von welcher Art sie wollen.

a. a. O. §. 8.

Die Actien können nur mit Wissen der Direction, und nur an solche Personen verkauft werden, welche dieselbe als Mitglieder der Compagnie anzunehmen kein Bedenken findet.

Sie kann ihre Einwilligung verweigern, ohne zur Angabe der Gründe dieser Weigerung verpflichtet zu sein. Ist aber die Einwilligung der Direction in den Verkauf erfolgt, so muss der Käufer über den Betrag der erkauften Actie, welcher noch nicht baar eingezahlt ist, an die Ordre der Direction einen Solawechsel ausstellen, wogegen diese den Wechsel des Verkäufers an denselben zurückgiebt, und den geschehenen Verkauf der Actie in den Büchern und auf der Actie notirt.

a. a. O. §. 9.

Ereignete es sich, dass ein Actionair insolvent würde, so müssen die Curatoren seiner Masse innerhalb dreier Monate, nachdem die Zahlungsunfähigkeit erklärt worden ist, unter Beobachtung der obigen Vorschriften, die Actien, welche er besitzt, an einen Andern verkaufen. Geschieht dies nicht, so hat die Direction das Recht, die Actien für Rechnung des Falliten, ohne weitere Formalität, öffentlich verkaufen zu lassen. Verweigern die Curatoren die Herausgabe der Actien, so kann die Direction solche für null und nichtig erklären und dem Käufer derselben neue Actien ausfertigen.

Hat die Compagnie an einen insolvent gewordenen Actionair irgend einen Anspruch, so ist sie berechtigt, auf

Digitized by Google

Höhe seiner Actien ein Retentions- und Compensations-Recht auszuüben, welches ihm jedoch niemals und wegen keinerlei Forderung an die Compagnie zusteht.

Die Actien der Compagnie können niemals mit gerichtlichem Arrest belegt werden.

a. a. O. §. 10. 11.

4. Direction der Compagnie.

§. 592.

Die Direction der Compagnie besteht aus fünf Actionairs, die in Stettin wohnhaft und ein jeder Eigenthümer von mindestens zehn Stück Actien sein müssen, welche sie bei der Compagnie als Caution niederzulegen haben.

Wer insolvent gewesen ist, kann nicht Director werden, es wäre denn, dass er alle seine Gläubiger zum vollen Betrage ihrer Forderungen befriedigt hätte.

Wird ein Director insolvent, so scheidet er von der Direction aus.

Ein Director, der durch Krankheit oder Abwesenheit verhindert wird, an den Geschäften Theil zu nehmen, kann sich durch einen andern Director vertreten lassen.

a. a. O. §. 12.

So lange die Seehandlungs-Societät Mitglied der Compagnie, und noch Eigenthümerin von mindestens funfzig Stück Actien ist, wird einer der fünf Directoren allemal von der General-Direction derselben bestellt.

Der von der General-Direction der Seehandlung ernannte Director bleibt in seinem Amte, so lange nach obiger Bestimmung das Recht der Seehandlungs-Societät zur Besetzung einer Directorstelle dauert, oder so lange sie ihn nicht abruft. Von den übrigen vier Directoren scheidet nach

Digitized by Google

Ablauf der ersten vier Jahre, als wie lange die erste Direction unverändert bleibt, jährlich, sobald die Jahresrechnung gelegt ist, einer aus, den das Loos bestimmt; die bleibenden vier Directoren wählen alsdann, Behufs der Wiederbesetzung seiner Stelle, nach Stimmenmehrheit vier Candidaten aus den Actionairs, die sie den Interessenten auf der General-Versammlung proponiren, um daraus, an die Stelle des abgehenden, den neuen Director zu wählen. Die Wahl geschieht gleichfalls durch Stimmenmehrheit.

Ein ausscheidender Director kann aber zur neuen Wahl wieder vorgeschlagen und auch wieder gewählt werden.

Die getroffene Wahl soll allemal durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

Zweien der Directoren werden die Geschäfte von verwaltenden Directoren übertragen, und von diesen ist, so lange die Generaldirection der Seehandlung das Recht hat, einen Director zu bestellen, allemal einer der von ihr ernannte Director; der andere wird von sämmtlichen Directoren nach der Stimmenmehrheit, jedesmal auf ein Jahr gewählt.

Die verwaltenden Directoren sind verpflichtet, am Ende eines jeden Monats die gesammte Direction von den Statt gehabten Geschäften, dem Kassenbestande und dem Portefeuille genau zu unterrichten.

Ein Director erhält ausser den Zinsen und Dividenden, welche auf die ihm eigenthümlich gehörigen Actien fallen, vom 2. Jahre nach dem Beginnen der Compagnie an, für seine Bemühungen ein Gratial von Einem Procent von dem jährlichen Nettogewinn, welcher der Compagnie nach Abzug aller Zinsen, Schäden und Kosten übrig bleibt. Für das erste Jahr leisten jedoch die Directoren auf diese Remuneration Verzicht. Die Berichtigung derselben erfolgt erst nach

Digitized by Google

Ablauf der während des jedesmal laufenden Jahres gezeichneten Versicherungen; es können aber spätere Verluste das einmal an die Direction gezahlte Gratial nicht schmälern.

Der abgetretene Director, oder die Erben des etwa Verstorbenen, erhalten das Eine Procent von dem bis zum Tage des Abganges Statt gefundenen reinen Gewinn.

Die Direction versammelt sich, so oft sie es für nöthig hält. Bei dieser Versammlung hat jeder Director eine Stimme und das Recht, nach der Reihefolge etwas vorzutragen.

Jedes Directions-Mitglied hat das Recht, nach dreimonatlicher Aufkündigung, seine Stelle niederzulegen; dann müssen die übrigen sofort eine General-Versammlung berufen, und für die Wahl eines neuen Directors, nach Anleitung der obigen Vorschriften, sorgen.

Dagegen hat die Compagnie das Recht, ein Directions-Mitglied, welches ihr Vertrauen verloren hat, von der Direction zu excludiren. Es ist anzunehmen, dass ein Directions-Mitglied das Vertrauen der Gesellschaft verloren habe, wenn nach einer mit Gründen unterstützten Aufforderung von zehn Stimmen der Gesellschaft in einer General-Versammlung $\frac{3}{4}$ der Stimmen für die Exclusion sind.

Auf den von der General-Direction der Seehandlung ernannten Director finden diese Vorschriften keine Anwendung. Wenn indessen die Compagnie durch einen Beschluss, wie seiner eben gedacht ist, zu erkennen giebt, dass die Exclusion desselben ihr wünschenswerth sei, so ist ein solcher Beschluss der General-Direction der Seehandlungs-Societät mitzutheilen, welche alsdann, wenn sie die Gründe für die Exclusion erheblich findet, den von ihr bestellten Director abrufen und einen anderen an seiner Stelle ernennen wird.

a. a. O. §. 13. 15—19.

Digitized by Google

5. Bevollmächtigter und dessen Pflichten; Buchhalter und Secretair.

§. 593.

Zum Betriebe der laufenden Geschäfte auf dem Comtoir und an der Börse wird die Gesellschaft einen Bevollmächtigten ernennen und durch besondere Vollmacht legitimiren. Ihm liegt ob, die Versicherungen mit den sich meldenden Personen zu contrahiren, und die darüber zu ertheilende Police in Vollmacht der Preussischen See-Assecuranz-Compagnie zu zeichnen; das Geschäft erhält aber erst seine Gültigkeit, wenn die beiden verwaltenden Directoren es genehmigt und ihre Genehmigung durch Mitzeichnung der Police zu erkennen gegeben haben.

Wäre einer der verwaltenden Directoren, oder wären beide durch Abwesenheit oder Krankheit oder sonst verhindert, so ist es hinreichend, wenn Statt ihrer zwei andere Directoren die Police mit unterzeichnen.

Der Bevollmächtigte hat bei Schliessung der Versicherungsverträge die nöthige Vorsicht zu beobachten und sich genau an die Vorschriften dieses Plans zu halten; in bedenklichen Fällen kann er sofort die sämmtlichen Directoren versammeln, um darüber gemeinschaftlich Rücksprache zu nehmen, ehe er sich auf das Geschäft einlässt; und muss er sich ihren Beschluss zur Richtschnur dienen lassen.

Er darf auf ein Schiff, einschliesslich der Ladung, nie mehr als $3\frac{1}{2}$ Procent des vorhandenen Actienfonds zeichnen.

Sollte der Bevollmächtigte durch Krankheit oder andere Zufälle behindert sein, so muss die Police von den beiden verwaltenden Directoren und einem dritten Director gezeichnet, und überhaupt sein Geschäft durch einen der Directoren versehen werden.

Digitized by Google

Uebrigens versteht es sich von selbst, dass der Bevollmächtigte und die Directoren, welche die Police zeichnen, daraus nur als Mandatarien der Gesellschaft verhaftet sind, und die Versicherten weitere Ansprüche an sie nicht haben.

Es gehört ferner zu den Pflichten der Bevollmächtigten, für die gute und sichere Benutzung der in der Casse etwa vorhandenen disponibeln Gelder zu sorgen; er hat damit gute Wechsel zu discontiren, oder solche gegen sicheres Unterpfand auszuleihen, aber auch hierbei niemals etwas Bedenkliches zu unternehmen, ohne Zuziehung und Genehmigung der verwaltenden Directoren.

Zur Casse und dem Documentenkasten hat einer der verwaltenden Directoren und der Bevollmächtigte jeder einen besondern Schlüssel.

Der Bevollmächtigte sorgt für den prompten und ordentlichen Betrieb der Geschäfte auf dem Comtoir, und hat zunächst die Aufsicht über die Comtoirbedienten.

Bei den Versammlungen der Directoren ist er mit zuzuziehen, und hat eine, jedoch nur berathende, Stimme.

Wegen seines Gehalts und wegen der Dauer seines Amts hat er sich mit der Direction zu einigen; er erhält aber ausser dem Gehalt auch noch einen Ersatz für die Kosten des Comtoirs, und es bleibt der Direction überlassen, bei einem günstigen Fortgange des Geschäfts und in ausserordentlichen Fällen ihm und den Comtoirbedienten auch noch ein besonderes Gratial zu bewilligen.

Sollte die Compagnie zu zeichnen aufhören, um zu liquidiren, so erhält der Bevollmächtigte noch ein Jahr lang, von dem deshalb gefassten Entschlusse an gerechnet, sein Gehalt, ist aber dagegen verpflichtet, die bei der Liquidation vorkommenden Geschäfte zu besorgen. Dauert das Liquidationsgeschäft länger als ein Jahr, so hat die Direction

Digitized by Google

wegen der fernern Remuneration des Bevollmächtigten, mit demselben eine Vereinigung zu treffen.

a. a. O. §. 20—24.

Den Buchhalter und Secretair wählt und verabschiedet der Bevollmächtigte mit Genehmigung der Directoren; sie werden aber von der Direction salarirt und stehen unter deren Befehlen.

a. a. O. §. 25.

5. Jährliche Versammlung der Actionairs.

§. 594.

Jährlich im Monat März wird eine General-Versammlung der Actionairs gehalten. Die Direction macht den Termin dazu drei Wochen vorher in den öffentlichen Blättern bekannt und ladet die Actionairs dazu ein. In dieser Versammlung wird denselben die Bilance und eine Uebersicht von dem Zustande der Compagnie vorgelegt und sodann, nach dem Beschlusse der Direction, ein Theil des etwaigen Ueberschusses, jedoch nie über die Hälfte, vertheilt. Die erste Vertheilung findet aber nicht eher Statt, als nach Ablauf des zweiten Jahres seit Errichtung der Compagnie, und der nicht vertheilte Ueberschuss wird dem Fonds derselben zugeschlagen.

Wer nicht erscheint, hat keine Stimme und muss sich den Beschlüssen der Mehrheit unterwerfen; er kann aber auch das Recht, für ihn zu stimmen, durch schriftliche Vollmacht, an einen der andern Actionairs übertragen. Vormünder können für ihre Mündel, Curatoren für ihre Curanden und Vorsteher einer Handlung für die von ihnen vertretene Handlung stimmen. Auswärtige Actionairs können nur durch inländische Actionairs ihre Stimme abgeben lassen.

Digitized by Google

Wer 1 bis 5 Actien besitzt, hat eine; wer 6 bis 10 Actien besitzt, zwei; wer 11 bis 15 Actien besitzt, drei; wer 16 bis 20 Actien besitzt, vier; wer über 20 Actien besitzt, fünf Stimmen.

a. a. O. §. 26. 27.

7. Agenten der Compagnie für Strandungs- und Havariefälle.

§. 595.

Die Compagnie wird an den vornehmsten auswärtigen Seehäfen und Küsten, wo möglich in der Person der Preussischen Consuln, Agenten bestellen, welche sowohl in Strandungs- als Havariefällen sich der Schiffe und Ladungen annehmen, und bei denen die Versicherten sich melden müssen. Ohne Unterzeichnung dieser Agenten sind keine Documente gültig, es sei denn, dass sie an Orten haben aufgenommen werden müssen, wo sich dergleichen nicht vorfinden. Die Namen dieser Agenten werden nicht allein bei der Compagnie zu erfragen sein, sondern sie sollen auch durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

a. a. O. §. 28.

Ob die Compagnie auch an andern Handelsplätzen, wo es zweckmässig und ihrem Interesse angemessen erscheinen möchte, zum Betriebe ihrer Geschäfte Agenten bestellen will, bleibt den künftigen Beschlüssen der Direction anheim gestellt. Diese wird auch die Befugnisse solcher Agenten und ihre Verbindlichkeiten, jedoch nur nach den allgemeinen Festsetzungen der General-Versammlung, bestimmen. Diese Art der Agentur soll jedoch Niemandem übertragen werden, der nicht Eigenthümer von mindestens 5 Actien ist.

a. a. O. §. 29.

Digitized by Google

8. Gesetze, denen die Compagnie sich unterwirft.

§. 596.

Die Compagnie unterwirft sich in Hinsicht aller grossen Havarien, so weit sie vor Preussischen Gerichten aufgemacht werden, den Preussischen Landesgesetzen; in allen übrigen Beziehungen aber der Hamburger Assecuranz- und Havarie-Ordnung vom 10. September 1731, als dem in der Handelswelt bekanntesten Gesetz.

a. a. O. §. 30.

9. Entscheidung der Streitigkeiten durch Schiedsrichter.

§. 597.

Bei etwa entstehenden Streitigkeiten zwischen der Compagnie und den Versicherten, soll die Einmischung der Gerichte völlig ausgeschlossen sein. Der Gegenstand des Streites wird vielmehr erst zwei guten Männern vorgelegt, von denen jede Partei einen erwählt, und die in Stettin wohnhaft, und unbescholtene und erfahrene Kaufleute sein müssen.

Ihnen werden sämmtliche den Streit betreffende Papiere und Belege binnen 14 Tagen mitgetheilt. Sollten sie sich nicht einigen können, so wählen sie gemeinschaftlich einen Obmann; fände auch über die Person dieses Obmannes keine Vereinigung unter ihnen Statt, so schlägt jeder von ihnen einen vor, unter denen das Loos den Obmann bestimmt. Sein Ausspruch gilt sodann als Entscheidung, von der weiter keine Berufung oder Appellation Statt findet.

Wenn eine Partei binnen vierzehn Tagen nach geschehenem Antrage auf Entscheidung keinen Schiedsrichter

Digitized by Google

wählt, so hat die andere das Recht, ihn Statt ihrer zu ernennen.

Schiedsrichter und Obmänner legen ihren Entscheidungen, ausser den Bestimmungen dieses Plans, die Bestimmungen der Hamburger Assecuranz- und Havarie-Ordnung vom 10. September 1731, so wie die geschriebenen Usancen und Gewohnheiten der Hamburger Börse zum Grunde; wo sie zweifelhaft oder nicht ausreichend sind, haben sie auf die Vorschriften des Allgemeinen Preussischen Landrechts, Abschnitt XII. und XIII. Tit. 8. Th. II. zu recurriren.

Die gedachte Hamburger Ordnung und die erwähnten Abschnitte des Preussischen Landrechts von Havarien und Versicherungen werden Jedem, der es verlangt, auf seine Kosten von der Direction mitgetheilt.

a. a. O. §. 31. 32.

10. Bezahlung der Prämie.

§. 598.

Die Versicherten bezahlen die Prämie gleich bei Schliessung der Assecuranz, und es hebt die Versicherung nicht eher an, bis die Prämie bezahlt ist. Wird diese auf Ansuchen des Versichernden creditirt, wie dies von der Direction geschehen kann, so sind deshalb die besondern Bedingungen schriftlich festzusetzen, und nach diesen ist alsdann zu verfahren.

a. a. O. §. 33.

11. Forderungen an einen insolventen Versicherten.

§. 599.

Wenn die Compagnie an einen insolventen Versicherten noch Prämien für laufenden Risiko zu fordern hat, so ist dieser Risiko stillschweigend aufgekündigt, und er-

Digitized by Google

hält nur dann seine Gültigkeit wieder, wenn die Curatoren der Masse die Prämien sogleich vergüten. Auch compensirt die Compagnie jede Forderung, welche sie für Prämien, für jeden zu viel geleisteten Einschuss, oder anderweitig zu fordern haben möchte, ohne Unterschied und Ausnahme, mit allen Havarie- und Schadenforderungen, welche dem Falliten aus den auf seinen Namen ausgestellten Policen zustehen, selbst dann, wenn der Fallit die Police einem Andern cedirt haben sollte, es sei denn, dass die Compagnie diese Cession schriftlich genehmigt hätte.

Die Versicherten können mit angeblichen oder illiquiden Schäden nicht compensiren.

a. a. O. §. 34.

12. Nähere Bestimmungen.

§. 600.

Die Compagnie setzt ferner folgende gewöhnliche Abweichungen und nähere Bestimmungen fest, welche indessen in der Police beliebig, jedoch zu Recht beständig aufgehoben und verändert werden können:

a) Die Taxe in der Police gilt nur in dem Falle eines totalen Schadens, oder wenn das versicherte Object für Rechnung des Assecuradeurs anderswo als am Bestimmungsorte verkauft werden muss. In allen andern Fällen wird die particulaire Havarie an Waaren nach Börsenpreis, und am Casco nach der beeidigten Taxation am Bestimmungsorte regulirt.

b) Wenn ein Schiff nicht gestossen hat, so bezahlt die Compagnie für Assecuranzen auf das Casco nur die Hälfte der particulairen Havarie,

c) Wenn bei einer Assecuranz auf das Casco des Schiffs die Anzeige unterlassen ist, dass das Schiff von Föhrenholz sei, oder eine gefährliche Ladung führe, so wie auch

Digitized by Google

wenn es verschwiegen ist, dass es mit Ballast fahre, oder nur Salz geladen habe, so bezahlt die Compagnie nur die Hälfte von dem, was sie sonst bezahlen müsste.

d) Havarien an rohen Zuckern in Fässern oder Kisten werden nur dann von der Compagnie bezahlt, wenn am Bruttogewicht des Zuckers, welcher von einem Orte innerhalb Europa und den Vereinigten Staaten versandt worden, am weissen mehr als drei Procent, und am braunen mehr als fünf Procent fehlen; so wie bei denjenigen aus Ost- und Westindien mehr als zehn Procent bei weissem, und mehr als funfzehn Procent bei braunem am Bruttogewichte fehlen müssen, um von der Compagnie ersetzt zu werden. Der Versicherte muss in diesem Falle die Original-Factura der Compagnie vorlegen und den Zucker durch ihre Bevollmächtigten wiegen lassen. Die Reduction des Gewichtes wird durch hiesige beeidete Mäkler nach angenommener Usance bestimmt.

e) Bei flüssigen Waaren ersetzt die Compagnie nur dann das Gelekte, wenn das Schiff gestossen hat, und bezahlt auch in diesem Falle bei Flüssigkeiten in Fässern ohne eiserne Reifen nicht die ersten zehn, und in Fässern mit eisernen Reifen nicht die ersten fünf Procent.

f) Die Clausel: frei von drei Procent Havarie oder Beschädigung, welche sich allenthalben von selbst versteht, wenn nicht eine andere Bedingung in der Police ausgedrückt ist, wie auch die Clausel: frei von zehn Procent Havarie oder Beschädigung, erklärt die Compagnie so: dass die wirkliche Beschädigung an der Waare in jenem Falle $\frac{3}{100}$, und in diesem $\frac{1}{10}$ von dem Werthe der unbeschädigten Waare von der Taxe der Police, oder, wenn die Police keine Taxe enthält, von dem Betrage der Factura mit der Prämie, betragen müsse, um von ihr ersetzt zu werden. Sie erstattet dem

Digitized by Google

Versicherten aber auch dann, wenn die Beschädigung nicht so gross ist, alle ausserordentlichen zur Rettung oder Erhaltung der Waare aufgewandten Kosten, die nicht als Havarie-Grosse anzusehen sind.

g) Auf imaginairen Gewinn bezahlt sie so viel Procente, als sie für die Beschädigung des versicherten Objects bezahlt, aber keine Havarie-Grosse.

Wenn der Gegenstand des imaginairen Gewinnes aus dem Grunde, weil das Schiff, zur Vollendung seiner Reise unfähig geworden, den Bestimmungsort nicht erreichen kann, so bezahlt sie den imaginairen Gewinn als totalen Schaden. In diesem Falle aber steht es ihr frei, sich das versicherte Object abandonniren zu lassen. Wenn der imaginaire Gewinn nicht procentweise oder auf eine bestimmte Summe angegeben ist, so werden 10 Procent dafür angenommen und berechnet.

h) Die Compagnie bezahlt alle totale Schäden mit hundert Procent nach Abzug von zwei Procent für prompte Zahlung, und alle Havarien ohne Abzug, sobald sie hinlänglich bewiesen sind.

Der Versicherte aber ist verbunden, sobald er Nachricht von einer Havarie erhält, die Havariegelder wegen einer vor der Ankunft am Bestimmungsorte gemachten Havarie, versichern zu lassen, wenn die Compagnie nicht selbst die Gefahr übernehmen will. Wird dies unterlassen, so ist die Compagnie, wenn das Schiff den Bestimmungsort nicht erreicht, zu keinem Ersatze dieser Havarie wegen verbunden. Auch wird sie, wenn der Schaden notorisch ist, billigen Einschuss gegen Quittung nie verweigern.

i) Wenn ein Schiff, von dem Tage an gerechnet, da es in See gegangen, vier Monate über die gewöhnliche Zeit ausbleibt, und keine weitere Nachricht davon gekom-

Digitized by Google

men ist, so bezahlt die Compagnie zwei Monate nach der ihr deshalb gemachten Anzeige gegen Abandon das versicherte Capital nach Tit. XI. Art. 1. der Hamburger Assecuranz- und Havarie-Ordnung vom 10. September 1731 mit zwei und neunzig Procent. Die gewöhnliche Zeit, in welcher die Nachricht hier sein muss, wird folgendermaassen bestimmt:

Innerhalb Europa und nach und von dem nördlichen Afrika, sechs Monate;

nach und von dem nördlichen Amerika und Westindien, ein Jahr;

nach und von den Spanischen und Portugiesischen Besitzungen in Amerika, bis zur Magellanischen Meerenge und der westlichen Küste von Afrika, achtzehn Monate;

nach und von der östlichen Küste von Afrika, nach und von Ostindien bis an die Strasse Sunda, zwei Jahre;

nach und von der Strasse Sunda, der östlichen Küste von Asien und der westlichen Küste von Amerika, zwei und ein halbes Jahr.

k) Wer den Auftrag zu einer Assecuranz nicht von dem Orte enthält, von dem das Schiff abgeht, oder selbigen nicht mit der Post, sondern mit Estafette oder sonst durch ausserordentliche Gelegenheit erhalten hat, muss es vor Schliessung der Assecuranz und in der Police anzeigen, wenn sie anders gültig sein soll.

l) Alle nach Schliessung der Assecuranz geschehene Anzeigen müssen, um die Compagnie zu verbinden, entweder unter der Police von dem Bevollmächtigten unterschrieben sein, oder mit dessen Genehmigung in ein dazu bestimmtes Buch auf dem Comtoir der Compagnie mit der Unterschrift des Anzeigers und Bemerkung des Tages der Anzeige eingetragen werden. In diesem Buche müssen auch alle Anzeigen

Digitized by Google

von Havarien und Schäden notirt werden. Der Bevollmächtigte ist verbunden, dem Versicherten auf Verlangen eine Abschrift dieser Anzeige zu ertheilen, die aber zum Beweise der geschehenen Anzeige nicht erforderlich ist, und nur zur Sicherheit des Versicherten dient.

m) Die Bedingung: frei von Kriegsmolestation, ist zu verstehen, dass die Compagnie, wenn das Schiff gezwungen wird, in einen Hafen einzulaufen, für den See-Risiko einsteht, bis es in diesem Hafen Anker geworfen hat. Sie übernimmt auf den Fall, dass das Schiff freigegeben wird, auf Verlangen des Versicherten bei Fortsetzung der Reise, nachdem das Schiff die Anker zum Absegeln gelichtet, den fernern See-Risiko bis zum Bestimmungsorte, wenn auch das Schiff öfter aufgebracht wird, gegen jedesmalige Verbesserung der Prämie um die Hälfte. Diese Verbesserung der Prämie findet auch alsdann Statt, wenn vor gemachter Anzeige, entweder dass der Risiko beendigt, oder die Prämie wirklich verbessert ist, über ein solches Schiff etwas Entscheidendes vorgefallen, es sei, dass es angekommen, oder dass es Schaden gelitten habe.

n) Die Bedingung: bloss gegen Seegefahr, ist zu verstehen, dass die Compagnie die Gefahren der See, der Flüsse und Häfen bis zu Ende der bestimmten Reise übernimmt.

Beide Bedingungen aber befreien die Compagnie von Confiscations-, Reclamations- und Anhaltungskosten und von dem durch Aufbringung bewirkten innern Verderb des Schiffes und der Güter.

o) Havarie-Grosse bezahlt die Compagnie nur, wenn die Havarie in einem Preussischen Platze, nach den Preussischen Gesetzen aufgemacht ist, und Falls dies an einem fremden Platze geschehen ist, nur dann, wenn das versicherte Object für den richtigen Werth, nach Vorschrift

Digitized by Google

des Tit. XXI. Art. 8. der Hamburger Assecuranz-Ordnung, wörtlich lautend:

„Bei der Eintheilung der Havarie-Grosse muss

1) das Schiff nach dem wahren Werthe in dem Stande, wie es aus der See kommt,

2) das Gut nach der Einkaufrechnung mit den beigefügten Unkosten bis an Bord des Schiffes, jedoch ohne Prämie, und

3) die Fracht nach Abzug der Volksheuer, des Lootsgeldes und dessen, was sonst zur kleinen Havarie gehört,

gerechnet werden",

dazu beigetragen hat, und solche dann, ohne die Kosten der Dispache, drei Procent von der versicherten Summe beträgt. Wenn eine irrige Angabe gemacht worden, so bezahlt die Compagnie nur so viel, als sie bei einer richtigen Angabe würde haben bezahlen müssen.

p) Jede particulaire Havarie kann, wenn die Compagnie nicht ausdrücklich in eine Ausnahme willigt, nur in Stettin aufgemacht und regulirt werden.

q) Bei Assecuranzen auf Schiffe, welche während des Krieges von Unterthanen einer im Kriege begriffenen Macht gekauft werden, so wie bei Versicherungen auf die Ladungen derselben muss, wenn die Assecuranz gültig sein soll, dieser Umstand sowohl, wenn das Casco versichert wird, von dem Rheder, als auch, wenn Assecuranz auf Güter in solchen Schiffen gemacht wird, von dem Einlader, vorausgesetzt jedoch, dass dieser solches erweislich gewusst habe, in der Police angezeigt werden. Bei Versicherungen auf erkaufte Prisenschiffe haben die Rheder sowohl, als auch, wenn solches Schiff Ladung hat, die Einlader sich nach dem Tit. IV. Art. 2. der Hamburgischen Assecuranz-Ordnung, wörtlich lautend:

Digitized by Google

„Wer in Kriegszeiten eine Prise gekauft, so annoch auf keinem freien Strohme gewesen, und dafür versichern lässt, ist schuldig, diesen Umstand in der Police kund zu machen, in Entstehung dessen die Versicherung von keiner Kraft und Würde gehalten wird",

zu richten.

r) Bei der Clausel: frei von Beschädigung, ausser im Strandungsfalle, wird die Havarie-Grosse allemal regelmässig von der Compagnie bezahlt, als Strandungsfall aber nur erkannt, wenn ein Schiff durch gewaltsame Umstände, nicht etwa durch einen durch Ebbe entstehenden oder sonstigen seichten Grund festzusitzen kommt, oder gestossen hat, sondern wirklich auf einen Strand versetzt wird, und dabei entweder gar nicht oder doch wenigstens bei einer Statt findenden Gefahr des Zertrümmerns nur mit vieler Mühe, mittelst Entlöschung der Ladung, durch fremde Hülfe wieder abgebracht werden kann, auch zur Fortsetzung der Reise nothwendig vorheriger Reparatur bedarf. Wenn ein solcher Strandungsfall eintritt und die dadurch verursachte Beschädigung bei den mit gedachter Clausel versicherten Waaren, mehr als drei oder zehn Procent nach der sub Lit. F. dieses Titels erklärten Berechnungsart beträgt, so wird solche von der Compagnie ersetzt.

a. a. O. §. 85.

13. Abänderungen des Plans.

§. 601.

Sollte die Compagnie in der Folge nöthig finden, diese Bedingungen zu verbessern oder zu verändern, so kann dies nur durch einen Beschluss der General-Versammlung geschehen, und es versteht sich von selbst, dass die schon eingegangenen Verbindlichkeiten lediglich nach den jetzigen

Digitized by Google

Bedingungen beurtheilt werden müssen, und die etwaigen Veränderungen derselben nur den Verbindlichkeiten zur Richtschnur dienen, die nach deren Bekanntmachung durch den Druck eingegangen und geschlossen worden sind.

a. a. O. §. 36.

C. Declaration des Plans der See-Assecuranz-Gesellschaft zu Stettin vom 7. Nov. 1826.

§. 602.

Die Bestimmung (des §. 35 Lit. o) des Allerhöchst genehmigten Plans der See-Assecuranz-Gesellschaft, nach welcher jede Havarie-Grosse nur bei einem Betrage von drei Procent der versicherten Summen vergütet wird, ist in einem einzelnen Falle dahin gedeutet worden, als ob die in einem Preussischen Platze aufgemachte Havarie-Grosse unbedingt und auch dann vergütet werden müsse, wenn sie nicht drei Procent der versicherten Summe beträgt. Da die Gesellschaft in dem Plan diesen Unterschied nicht beabsichtigt, vielmehr den Sinn ihres Statuts dahin erklärt hat: dass die Vergütung jeder Havarie-Grosse ohne Unterschied, sie möge in einem Preussischen oder in einem fremden Platze aufgemacht sein, nur dann gefordert werden könne, wenn solche ohne die Kosten der Dispache drei Procent der versicherten Summe betrage, so ist durch die Declaration diese Erklärung um so mehr genehmigt, als (§. 35 Litt. f) ausdrücklich allgemein bestimmt ist, dass die Clausel: frei von drei Procent Havarie, sich allenthalben von selbst verstehe, wenn nicht ein Anderes in der Police ausgedrückt sei.

Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 7. November 1826. Gesetzsammlung von 1826. S. 109.

Digitized by Google

D. Spätere zusätzliche und abändernde Bestimmungen des Plans.

§. 603.

Mittelst Allerhöchster Cabinetsordre vom 12. Mai 1830 sind nachstehende zusätzliche und abändernde Bestimmungen zu dem, unter dem 12. März 1825 bestätigten Plane der See-Assecuranz-Gesellschaft zu Stettin, nach den Beschlüssen der General-Versammlung der Actieninhaber vom 26. März 1829 genehmigt.

Zu §. 12. des Assecuranz-Plans. Die Wahlfähigkeit der Actienbesitzer zu Directoren der Gesellschaft soll fortan nicht auf den eigenthümlichen Besitz von zehn Actien beschränkt sein, sondern schon das Eigenthum von fünf Actien soll wahlfähig machen.

Zu §. 29. Die von den auswärtigen Agenten der Gesellschaft ausgefertigten Interimsscheine sollen dieselben ebenso verpflichten, als die Police selbst.

Zu §. 30. Die grosse Havarie soll jederzeit nach den in dem Bestimmungsorte des Schiffs und nach den daselbst geltenden Gesetzen aufgemachten Dispachen, jede particulaire Havarie aber, nach den Bestimmungen der Hamburger Assecuranz- und Havarie-Ordnung vom 10. September 1731, in Verbindung mit den Usancen der Hamburger Börse, vergütet werden.

Zu §. 34. Die Schlussworte: „Die Versicherten können mit angeblichen oder liquiden Schäden nicht compensiren.“ fallen als überflüssig weg.

Zu §. 35 Lit. l. Cessionen der Police können nur unter Genehmigung der Gesellschaft, oder ihrer Agenten, gültig erfolgen.

Zu §. 35 Lit. o. Die Vergütigungen der grossen Havarie, in Bezug auf die Vorschrift in dem §. 30. des Plans,

Digitized by Google

werden nur in dem Betrage der aufgemachten Original-Dispache geleistet.

Zu §. 36. Die Abänderungen des Assecuranzplans nach den Beschlüssen der General-Versammlung bleiben der landesherrlichen Genehmigung unterworfen.

Bekanntmachung der Minist. des Innern und der Justiz vom 25. Juli 1830.

Gesetz-Sammlung für 1830. S. 114.

IV. Plan der Rheinschifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft.

§. 604.

Die Rheinschifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft übernimmt die Versicherung der Waaren, welche auf dem Rhein, dem Leck, der Waal, der Schelde von Antwerpen aus, dem Main, dem Neckar und der Mosel bis zu den im Tarife bezeichneten Distanzen, Strohm ab- oder aufwärts verführt werden.

a. a. O. Art. 1.

Die Versicherung wird geleistet für das gänzliche zu Grundegehen, die Beschädigung oder den Verlust, welchen die Waaren während der Schifffahrt durch Untergehen, Schiffbruch, Scheiterung, Sturm, Eis oder durch Feuer, mit oder ohne Schuld des Schiffers, erleiden. Vermittelst der Versicherung tritt die Versicherungs-Gesellschaft in die Rechte des Eigenthümers gegen den Schiffer ein, wenn der Rückgriff gegen diesen als den schuldigen Verursacher des Unglücks Statt hat.

a. a. O. Art. 2.

Die Versicherung wird nicht geleistet für die aus dem Unglücksfalle in dem Versenden der Waaren entstehende Verzögerung, und den dem Eigenthümer hieraus durch den Abschlag oder die längere Entbehrung der

Digitized by Google

Waaren, oder andern Ursachen erwachsenden Schaden. Sie haftet auch nicht für die Hinwegnahme und Plünderung der Waaren in Kriegszeiten, noch für den Schaden, der durch Beschlagnahme des Schiffes oder der Waare auf Befehl höherer Behörden erlitten werden könnte, und ebenso wenig für jene Verluste, welche an den Waaren während ihrer Lagerung auf dem Lande durch Feuer, Diebstahl oder eine sonstige Ursache entstehen möchten. Hat jedoch die Lagerung auf dem Lande als Folge eines dem Schiffe zugestossenen Unglücks Statt, so haftet die Gesellschaft auch für allen Schaden, welcher die Waare während der Lagerung auf dem Lande treffen könnte.

a. a. O. Art. 3.

Das Auslaufen, oder sonstigen Abgang und Verderb, welchen die Waaren durch ihre Natur, ihre fehlerhafte Beschaffenheit oder durch jene der Fässer, Kisten oder sonstigen Umgebungen, oder schlechte Packung erleiden, hat die Versicherungsgesellschaft nicht zu vergüten, ebenso wenig hat sie für die fehlerhafte Lagerung der Waaren im Schiffe, noch für die Veruntreuung und Unterschleife des Schiffers und seiner Leute zu haften.

a. a. O. Art. 4.

Die Versicherung wird gegeben, entweder für den ganzen Weg, welchen die Waare zu durchlaufen hat, oder nur für gewisse, auf dem angehängten Tarife bezeichnete Distanzen. Für die Zwischenplätze wird die Prämie der ganzen Distanz entrichtet.

a. a. O. Art. 5.

Die Versicherung kann geschehen für den ganzen Werth der Waare, oder auch nur für einen Theil dieses Werths. In dem letzten Falle wird die erfolgende Beschädi-

Digitized by Google

gung zwischen der Gesellschaft und dem Eigenthümer in dem Verhältnisse des versicherten und unversicherten Werthes getragen.

a. a. O. Art. 6.

Entsteht nach einem Unglücke die Vermuthung, dass der Werth der verunglückten oder beschädigten Waare zu hoch angegeben ist, so hat der Versicherte die Richtigkeit seiner Angabe zu beweisen. Dieser Beweis wird geleistet, nach der Wahl des Versicherten, entweder nach dem Tagespreise, den die Waare am Tage des Unglücks an dem nächsten Umladungsorte hatte, oder vermittelst Auflegung der Factura mit Beisetzung von zehn Procent und der Kosten bis zu gedachtem Ausladungsorte. In keinem Falle wird jedoch mehr als die in der Police versicherte Summe vergütet.

a. a. O. Art. 7.

Bei der Assecuranz soll in der Regel nebst der Natur und dem Werthe der Waare noch angegeben werden: die Quantität, die Zeichen, und die Nummern der Collis, der Name des Schiffers und des Schiffes, nebst der Strecke, für welche die Versicherung geschehen soll.

a. a. O. Art. 8.

Wenn jedoch der, welcher versichern lässt, von dem Absender der Waare noch keine Factura oder sonstige Notizen erhalten hat, um die erforderlichen Angaben machen zu können, und er befürchtet, dass vor deren Erhalten die Waaren schon verladen sein möchten, so wird die Assecuranz gegeben auf die Erklärung der Natur der Waare, ihres ungefähren Werthes, einer beiläufigen Quantität, nach welcher der Werth sich regulirt, und des Orts der Einladung.

Beim Empfange der Factura und der Notizen ist jedoch der Assecurirte gehalten, seine mangelhafte Erklärung binnen 24 Stunden zu ergänzen und zu berichtigen.

Digitized by Google

Die Prämie wird nach dem in der beiläufigen Erklärung enthaltenen Werthe hinterlegt und bei der Berichtigung entweder ein Zuschuss bezahlt oder der Ueberschuss herausgegeben.

a. a. O. Art. 9.

Wird die versicherte Waare in Cöln oder Mainz umgelagert, so ist der dortige Spediteur gehalten, dem Assecuranzcomtoir den Namen des Rangschiffers, bei welchem die Verladung geschieht, in einem dazu bestimmten Register zu bemerken. Geschieht dies nicht, und es entsteht ein Unglück, so wird eine Geldbusse von funfzig Reichsthalern im 24 Fl. Fuss von der zu leistenden Entschädigung abgezogen.

Geschieht aber die Umladung in einem andern Schiffe, als einem für die noch zu durchlaufende Station in Ladung liegenden Rangschiffe, so ist der Versicherte oder sein Spediteur gehalten, die vorläufige Genehmigung der Direction der Assecuranz-Gesellschaft einzuholen. Können beide Theile sich darüber nicht verständigen, so wird die Versicherung für den Rest des Weges annullirt, und der Unterschied der Prämie dem Versicherten vergütet.

a. a. O. Art. 10.

Die Gesellschaft kann in jedem einzelnen Falle die Versicherung von Waaren übernehmen oder verweigern.

a. a. O. Art. 11.

Die Assecuranzprämie wird bei Einschreibung der Versicherung im Voraus bezahlt.

a. a. O. Art. 12.

Auf die Prämien, welche in das Assecuranz-Register einmal eingeschrieben sind, wird in der Regel kein Nachlass bewilligt; sollte jedoch in der Bestimmung der Waaren spä-

Digitized by Google

terhin eine Aenderung erfolgen, oder der Werth aus Irrthum zu hoch declarirt worden sein, so bleibt es der Direction überlassen, dem Versicherten eine billig scheinende Vergütung zu leisten.

Wird die Einladung der versicherten Waaren an dem Einladungsorte oder die Wiedereinladung an dem Umladungsorte nur verschoben, so behält die Versicherung für den später erfolgenden Transport ihre Wirkung, wenn die zwischen dem Versicherten und der Direction deshalb zu treffende nähere Uebereinkunft auf dem Rücken der Police bemerkt wird. Für diese Verlängerung der Police wird jedoch keine Supplementar-Prämie bezahlt.

Wird eine bereits eingeladene Waare von dem Versicherten an dem Einladungsorte, unterwegs, oder an dem Bestimmungsorte aus freiem Willen in dem Schiffe aufgehalten, um zum Beispiel den Verkauf derselben, oder sonstige Conjuncturen abzuwarten, so haftet die Gesellschaft nicht für den Verlust, welcher die Waaren während dieses Aufenthaltes treffen könnte.

a. a. O. Art. 13.

Die Verbindlichkeit der Gesellschaft, für den Verlust oder die Beschädigung der Waare zu haften, fängt an mit dem Augenblicke der vollbrachten Einladung in das Schiff, und sie endigt mit dem Augenblicke, wo bei der Ausladung die Waare in dem Schiffe zu ruhen oder zu liegen aufhört, oder wo das Schiff in einen Sicherheitshafen eingelaufen ist, bis zum Wiederauslaufen desselben.

a. a. O. Art. 14.

Wenn die Versicherung erst nach geschehener Einladung oder nach Abfahrt des Schiffes gemacht wird, so fängt die Verbindlichkeit der Gesellschaft erst mit

Digitized by Google

dem Augenblicke der Versicherung an, und sie haftet für keinen Unfall, der vorher sich ereignet hätte, der Assecurirte mag Nachricht davon gehabt haben oder nicht.

a. a. O. Art. 15.

Beim Verunglücken eines Schiffes ist der Assecurirte gehalten, wenn es verlangt wird, zu beweisen, dass dieselben Waaren, deren Bezahlung er verlangt, wirklich in dem Schiffe verladen waren.

Dieser Beweis kann nicht durch Zeugen, sondern nur durch Manifeste des Schiffers, Verladungsscheine, Octroi- oder Krahnen-Register geführt werden.

a. a. O. Art. 16.

Der Assecurirte, welcher während der versicherten Fahrt Verlust oder Beschädigung erlitten hat, muss sein Begehren um die ihm zustehende Entschädigung spätestens binnen drei Monaten schriftlich an jenes Comtoir machen, auf welchem die Versicherung genommen wurde; es wird über dies eingereichte Begehren ein Empfangschein ausgestellt.

a. a. O. Art. 17.

Diese drei Monate fangen an zu laufen von dem Tage der Ausladung der Waare, entweder an dem Orte der anfänglichen Bestimmung des Schiffes, oder an dem Orte, wo der Unfall sich ereignete, und wenn die Waare ganz zu Grunde ging, von dem Tage, wo die Rettungsversuche geendigt wurden.

a. a. O. Art. 18.

Nach Ablauf dieser drei Monate, ohne dass eine Reclamation angestellt worden wäre, ist die Gesellschaft ihrer Verpflichtung entledigt.

a. a. O. Art. 19.

Die Direction, bei welcher das Art. 17 erwähnte Be-

Digitized by Google

gehren eingereicht wurde, hat die Verpflichtung, den der Gesellschaft zur Last fallenden Schaden unverzüglich dem Assecurirten gegen Rückgabe der Police, ohne den geringsten Abzug baar zu vergüten, sobald sie den Bestand und Betrag dieses Schadens für richtig anerkannt hat, oder sobald, im Falle etwa deshalb obwaltender Differenzen, hierüber durch die Schiedsrichter, laut dem unten folgenden Art. 26, entschieden ist.

a. a. O. Art. 20.

Wenn die Waare zwar gerettet worden, aber einen Verderb oder eine Beschädigung erlitten hat, welche mehr als den vierten Theil ihrer Substanz angreift oder alterirt, so steht es dem Assecurirten frei, entweder sich die ganze Assecuranz bezahlen zu lassen, so als wenn die Waare zu Grunde gegangen wäre, und solche der Gesellschaft zu überlassen, oder den unversehrten Theil der Waare zu behalten, und sich den beschädigten Theil, welcher der Gesellschaft verbleibt, nach Verhältniss des bei der Assecuranz angegebenen Werthes vergüten zu lassen.

a. a. O. Art. 21.

Sind noch drei Viertheile der Waare unversehrt und in der nämlichen Beschaffenheit, wie beim Einladen, so kann die Gesellschaft nicht zum Behalten der unversehrten Waare, sondern nur zur verhältnissmässigen Vergütung des beschädigten Theils angehalten werden.

a. a. O. Art. 22.

Die Berechnung der drei Viertheile, in Gemässheit des vorhergehenden Artikels, geschieht nicht auf die ganze Quantität der in einer Abschätzungssumme bei der Versicherung einbegriffenen Waaren, sondern auf jeden einzelnen Colli, wenn deren mehrere zusammen die Summe ausmachen, der-

Digitized by Google

gestalt, dass der Eigenthümer alle unversehrten Collis behalten muss und nur die beschädigten der Gesellschaft überlassen, oder sich die verhältnissmässige Vergütung dafür leisten lassen kann.

a. a. O. Art. 23.

Ist nur die äussere Umgebung der Waare (Emballage) beschädigt worden, so trägt die Gesellschaft die nothwendig werdende Reparation.

Bei allen Schifffahrtsunfällen trägt auch die Gesellschaft sowohl von den beschädigten, als unbeschädigten versicherten Waaren die Kosten der Rettung, Ausladung, Verwahrung, Einmagazinirung und Wiedereinladung, nebst dem Mehrbetrage der Fracht, jedoch im Falle des Art. 6. nur nach Verhältniss des assecurirten Werthes.

Als Schifffahrtsunfall in diesem Sinne wird aber nicht angesehen, wenn durch eingetretenen Eisgang das Schiff an seiner Abfahrt am Einladungsorte, oder an der Fortsetzung der Fahrt unterwegs gehindert wird, in welchem Falle der Eigenthümer der Waare sich den von der Handelskammer gewöhnlich angeordneten Ausladungen und sonstigen Maassregeln zu unterwerfen, und die daraus entspringenden Kosten zu tragen hat.

Sollten jedoch die Handelskammern die Ausladung eines solchen Schiffes nicht anordnen, weil dasselbe z. B. nur für Rechnung eines Hauses oder einiger weniger Häuser befrachtet ist, so ist der Versicherte gehalten, alle den Umständen angemessenen Sicherheitsmaassregeln auf seine Kosten zu treffen, oder durch den Spediteur treffen zu lassen; versäumt er dies, so fallen die dadurch entstehenden Nachtheile ihm allein zur Last.

a. a. O. Art. 24.

Wenn eine und dieselbe Waare entweder von beiden

Digitized by Google

Comtoiren der Gesellschaft, oder von einem Comtoir derselben und zugleich von andern Assecuranten versichert worden ist, so tritt die Verfügung des Code de commerce Art. 359 ein, welche dahin lautet:

S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents, sont libérés; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents, répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats.

Es darf jedoch die in diesem Artikel bestimmte Vergütung von einem halben Procente des assecurirten Werthes für die annullirte Assecuranz der Gesellschaft nicht geleistet werden.

a. a. O. Art. 25.

In allen über das Versicherungsgeschäft entstehenden Streitigkeiten sind die Assecurirten, so wie die Gesellschaft gehalten, sich dem Urtheile von beiderseits zu ernennenden Schiedsrichtern zu unterwerfen, welche aus Kaufleuten und Sachverständigen der Stadt gewählt werden, in welcher die Assecuranz zu bezahlen ist. Wählt der Assecurirte einen Auswärtigen, so werden keine Reise- und Aufenthaltskosten vergütet. Die Schiedsrichter entscheiden in letzter Instanz, ohne Appellation, noch sonstigen Récurs.

a. a. O. Art. 26.

Die Wahl der Schiedsrichter und das Verfahren

Digitized by Google

vor denselben geschehen nach Vorschrift des Code de commerce Art. 53 bis 62 (s. unten).

a. a. O. Art. 27.

In Cöln und Mainz ist ein Comptoir der Gesellschaft errichtet.

Jedem dieser Comptoirs stehen drei Directoren und ein rechnungsführender Secretair vor.

a. a. O. Art. 28.

Die Assecuranzen werden in ein, von dem Präsidenten oder einem Richter des Handelsgerichts zu paragraphirendes Register, in chronologischer Ordnung und nach einer Reihenfolge von Nummern eingeschrieben. Der Assecurirte oder dessen Commissionair oder Spediteur unterzeichnet die Einschreibung auf dem Register, nebst dem Secretair. Die Police, welche ein gleichlautender Auszug des Registers ist, wird von einem der Directoren und dem Secretair unterzeichnet, und dem, welcher versichern lässt, zugestellt.

a. a. O. Art. 29.

Die Assecuranz, sobald sie eingeschrieben, und von dem, welcher assecuriren lässt, und dem Secretair in dem Register unterzeichnet ist, hat für die nach der Einschreibung eingetretenen Ereignisse ihre volle Wirkung, wenn auch die Police von einem der Directoren noch nicht unterzeichnet wäre.

Die Einschreibung und Unterzeichnung werden als geschehen betrachtet, sobald der Secretair das Duplicat der ihm übergebenen Declaration unterzeichnet, und den Tag und die Stunde der Uebergabe darauf bemerkt hat.

a. a. O. Art. 30.

Die Assecuranz, so wie die Police, enthalten nebst den Art. 8 bemerkten Angaben, Jahr, Monat, Tag und Stunde der Einschreibung, den Namen des Versicherten oder seines Commissionairs und den Betrag der Prämie; letzterer, so wie

Digitized by Google

der Werth der Waare, werden in Ziffern und zugleich in Buchstaben geschrieben. Aller weisse Raum wird durchstrichen, die Ausstreichungen, Einschaltungen und Randschriften werden am Ende gebilligt.

a. a. O. Art. 31.

Wenn der, welcher assecuriren lässt, nicht alle oben bezeichneten Angaben machen kann, und von der im Art. 11 zugestandenen Befugniss Gebrauch macht; so wird davon, so wie von seinem Anerbieten, das Fehlende nachzubringen, ausdrückliche Meldung gethan.

a. a. O. Art. 32.

Die nachgebrachten Erklärungen, sie mögen entweder die Ertheilung einer neuen Police oder nur eine Nachschrift auf dem Rücken der bereits ertheilten Police nöthig machen, werden ebenfalls in chronologischer Ordnung ins Register eingetragen.

a. a. O. Art. 33.

Nur in dem Falle des Verlustes einer Police oder wegen vermeinter Irrthümer in derselben, kann die Vorlegung des Assecuranz-Registers von den Assecurirten oder deren Bevollmächtigten gefordert werden.

Hinsichtlich der übrigen Register und Papiere der Assecuranz-Kammer, haben die Assecurirten kein Recht, eine Vorlegung oder Mittheilung zu verlangen, es sei denn, dass solche bei entstehenden Streitigkeiten von den Schiedsrichtern verordnet würde.

a. a. O. Art. 34.

V. Vom Verfahren in Assecuranz-Streitigkeiten[a]).

§. 605.

Wenn aus einem Assecuranz-Contracte zwischen den Interessenten Streit entsteht[b]); so soll die Sache, der

Regel nach, in erster Instanz vor Schiedsrichtern verhandelt und entschieden werden. Doch ist den Parteien, oder auch einer derselben allein, unbenommen, auf die Entscheidung durch den ordentlichen Richter anzutragen.

A. G. O. Th. I. tit. 30. §. 48.

a) Die Vorschriften über das Verfahren in Assecuranz-Streitigkeiten sind des Zusammenhanges wegen hier vorgetragen worden, und es ist deshalb bei dem das Verfahren in seerechtlichen Streitigkeiten überhaupt betreffenden Abschnitte auf die obigen Paragraphen verwiesen worden.

b) Vergl. Hamburger A. O. Tit. XIX.

Diese Schiedsrichter müssen von den Parteien, und zwar von jedem Theile einer oder mehrere, erwählt werden; es muss jedoch allemal ein Rechtsgelehrter darunter befindlich sein, welcher das Protocoll führen und auf Beobachtung der erforderlichen Legalitäten bei der Instruction Acht haben muss.

Bei diesen erwählten Schiedsrichtern muss also der Kläger mit seiner Klage zum Protocolle vernommen, über alle Umstände der Sache in facto, und die daraus entstehenden Gründe seiner Forderung umständlich examinirt, und die Assecuranz-Police nebst allen übrigen zur Sache gehörigen Schriften, Papieren und Urkunden, auch, nach Bewandniss der Umstände, die von dem vereideten Dispacheur gefertigte Rechnung, besagtem Schiedsrichter vorgelegt und eingehändigt werden.

A. G. O. a. a. O. §. 49. 50.

Die Schiedsrichter müssen alsdann den Beklagten ebenso mit seiner Antwort vernehmen, und wenn sich daraus ergiebt, worauf es bei der Sache eigentlich ankommt, sich angelegen sein lassen, einen Vergleich unter den Parteien zu stiften, und die Entschädigung, allenfalls nach der Rechnung des vereideten Dispacheurs, gütlich zu reguliren.

§. 606.

In Entstehung der Sühne müssen die streitigen Facta,

Digitized by Google

durch Abhörung der darüber benannten Zeugen, oder Aufnehmung der sonstigen Beweismittel, in's Licht gesetzt, und sodann von den Schiedsrichtern ein Spruch gefällt werden.

A. G. O. a. a. O. §. 51. 52.

Können sich die Schiedsrichter darüber nicht vereinigen, so müssen sie einen Obmann wählen, dessen Stimme sodann den Ausschlag geben soll.

Wenn die Parteien sich dabei beruhigen, so hat dieser Spruch alle Kraft und Wirkung eines Judicats, und muss von dem ordentlichen Richter, auf Anrufen des obsiegenden Theils, in Execution gesetzt werden.

§. 607.

Wenn aber der eine oder der andere Theil sich bei dem schiedsrichterlichen Urtheil nicht beruhigen will; so muss er, innerhalb 10 Tagen nach dessen Publication, die Appellation bei den dieserhalb verordneten besonderen, oder wenn dergleichen nicht vorhanden sind, bei den ordentlichen Appellationsgerichten anmelden, welche die verhandelten Acten von den Schiedsrichtern einfordern, und wegen fernerer Instruction des Apellatorii das Nöthige, nach Beschaffenheit der Sache, je nachdem sich dieselbe zum ordentlichen, oder zu einem der summarischen Prozesse qualificirt, gehörig verfügen müssen.

A. G. O. a. a. O. §. 55.

§. 608.

Bei demjenigen, was hierauf erkannt wird, soll es lediglich sein Bewenden haben, und die Revision dagegen nicht zulässig sein.

Die Revision ist auch in dem Falle unzulässig, wenn die Sache in erster Instanz nicht von Schiedsrichtern, sondern von den gewöhnlichen Gerichten entschieden worden ist.

A. G. O. a. a. O. §. 56. vergl. Anh. §. 213.

Digitized by Google

VI. Französische Gesetzgebung.

§. 609.

Die Verordnungen des Code de commerce L. II. T. X. Des Assurances sind folgende:

Sect. I. Du Contrat d'Assurance, de sa Forme et de son Objet.

Le contract d'assurance est rédigé par écrit.

Il est daté du jour auquel il est souscrit.

Il y est énoncé si c'est avant ou après midi.

Il peut être fait sous signature privée.

Il ne peut contenir aucun blanc.

Il exprime:

Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionaire,

Le nom et la désignation du navire,

Le nom du capitaine,

Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées,

Le port d'où ce navire a dû ou doit partir,

Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger,

Ceux dans lesquels il doit entrer,

La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer,

Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir,

La somme assurée,

La prime ou le coût de l'assurance,

La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue,

Et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

a. a. O. Art. 332.

Digitized by Google

§. 610.

La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différents assureurs.

a. a. O. Art. 333.

§. 611.

L'assurance peut avoir pour objet:

Le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné,

Les agrès et apparaux,

Les armements,

Les victuailles,

Les sommes prêtées à la grosse,

Les marchandises du chargement et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation.

a. a. O. Art. 334.

§. 612.

L'assurance peut être fait sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément.

Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau.

Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux; pour le voyage entier ou pour un temps limité.

Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables.

a. a. O. Art. 335.

§. 613.

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la verification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

a. a. O. Art. 336.

Digitized by Google

§. 614.

Les chargements faits aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine.

Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce.

Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance.

a. a. O. Art. 337.

§. 615.

Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère, est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de France, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

a. a. O. Art. 338.

§. 616.

Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres: à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais jusqu'à bord.

a. a. O. §. 339.

§. 617.

Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

a. a. O. §. 340.

§. 618.

Si le contrat d'assurance ne régle point le temps des

Digitized by Google

risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'article 328 pour le contrat à la grosse.

a. a. O. Art. 341.

§. 619.

L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés.

L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance.

La prime de la réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

a. a. O. Art. 342.

§. 620.

L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

a. a. O. Art. 343.

§. 621.

En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

a. a. O. Art. 344.

§. 622.

Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France, sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de France, et à défaut, entre les mains d'un Français, notable négociant, ou du magistrat du lieu.

a a. O. Art. 345.

Digitized by Google

§. 623.

Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution, ou la résiliation du contrat.

L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

a. a. O. Art. 346.

§. 624.

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet:

Le fret des marchandises existantes à bord du navire,

Le profit espéré des marchandises,

Les loyers de gens de mer,

Les sommes empruntées à la grosse,

Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

a. a. O. Art. 347.

§. 625.

Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement, qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annullent l'assurance.

a. a. O. Art. 348.

L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration, ou la différence, n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

a. a. O. Art. 348.

Sect. II. Des Obligations de l'Assureur et de l'Assuré.

§. 626.

Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annullée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.

a. a. O. Art. 349.

Digitized by Google

§. 627.

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

a. a. O. Art. 350.

§. 628.

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

a. a. O. Art. 351.

§. 629.

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

a. a. O. Art. 352.

§. 630.

L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baratterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

a. a. O. Art. 353.

§. 631.

L'assureur n'est point tenu du pilotage, tonnage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

a. a. O. §. Art. 354.

§. 632.

Il sera fait désignation dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou

Digitized by Google

diminution, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

a. a. O. Art. 355.

§. 633.

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

a. a. O. Art. 356.

§. 634.

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, est nul à l'égard de l'assuré seulement, s il est prouvé qu'il a dol ou fraude de sa part.

a. a. O. Art. 357.

§. 635.

S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

a. a. O. Art. 358.

§. 636.

S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Digitized by Google

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents, sont libérés; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents, répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats.

a. a. O. Art. 359.

§. 637.

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

a. a. O. Art. 360.

§. 638.

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annullées.

a. a. O. Art. 361.

§. 639.

Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou écharger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire.

a. a. O. Art. 362.

§. 640.

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur

Digitized by Google

est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

a. a. O. Art. 363.

§. 641.

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci.

a. a. O. Art. 364.

§. 642.

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

a. a. O. §. 365.

§. 643.

La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat.

a. a. O. Art. 366.

§. 644.

Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise.

Le contrat n'est annullé que sur la preuve que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

a. a. O. Art. 367.

Digitized by Google

§. 645.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement.

a. a. O. Art. 368.

Sect. III. Du Délaissement.

§. 646.

Le délaissement des objets assurés peut être fait:

En cas de prise,

De naufrage,

D'échouement avec bris,

D'innavigabilité par fortune de mer,

En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,

En cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé.

a. a. O. Art. 369.

§. 647.

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

a. a. O. Art. 370.

§. 648.

Tous autres dommages sont réputés avaries, et se réglent, entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

a. a. O. Art. 371.

§. 649.

Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel.

Digitized by Google

Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

a. a. O. Art. 372.

§. 650.

Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerrannée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées.

a. a. O. Art. 373.

Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle, ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique.

Dans le délai de deux ans après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde.

Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

a. a. O. Art. 373.

§. 651.

Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

a. a. O. Art. 374.

§. 652.

Si après un an expiré, à compter du jour du départ

Digitized by Google

du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après deux ans pour les voyages de long cours,

L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 373.

a. a. O. Art. 375.

§. 653.

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

a. a. O. Art. 376.

§. 654.

Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-neuve, au Groenland, et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

a. a. O. Art. 377.

§. 655.

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 371, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

a. a. O. Art. 378.

Digitized by Google

§. 656.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucun prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

a. a. O. Art. 379.

§. 657.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise de navire.

a. a. O. Art. 380.

§. 658.

En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés.

Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés.

a. a. O. Art. 381.

§. 659.

Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

a. a. O. Art. 382.

§. 660.

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

a. a. O. Art. 383.

Digitized by Google

§. 661.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

a. a. O. Art. 384.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

a. a. O. Art. 384.

§. 662.

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

a. a. O. Art. 385.

§. 663.

Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux de matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

a. a. O. Art. 386.

§. 664.

En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique;

Digitized by Google

Qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt.

Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

a. a. O. Art. 387.

§. 665.

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la main-levée des effets arrêtés.

Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurées, ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

a. a. O. Art. 388.

§. 666.

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, reparé, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

a. a. O. Art. 389.

§. 667.

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

a. a. O. Art. 390.

§. 668.

Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

a. a. O. Art. 391.

Digitized by Google

§. 669.

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

a. a. O. Art. 392.

§. 670.

L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

a. a. O. Art. 393.

§. 671.

Si, dans les délais prescrits par l'article 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

a. a. O. Art. 394.

§. 672.

En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre.

L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.

a. a. O. Art. 395.

§. 673.

L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer: il est tenu de notifier son choix à l'assuré dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition.

S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat, dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance.

Digitized by Google

S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.

Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

a. a. O. Art. 396.

VII. Von den wichtigsten Verordnungen der andern fremden Seegesetzgebungen.

§. 674.

Auch nach den fremden Seegesetzen steht es fast überall demjenigen, welcher die Dispositionsfähigkeit über sein Vermögen hat, frei, eine Assecuranz zu übernehmen, so wie es häufig gewissen Personen, besonders den Richtern in Assecuranzstreitigkeiten, Dispacheurs, Schiffsmäklern u. s. w. untersagt ist, für ihre eigene Rechnung zu versichern[a]).

Ebenso unterliegt auch das Recht, Assecuranz-Compagnieen zu errichten, verschiedenen Beschränkungen.

a) Vergl. die oben vorgetragenen Grundsätze des Preussischen Landrechts.
Wedderkop a. a. O. S. III. tit. 7. §. 69.

§. 675.

Jeder, der Verträge zu schliessen fähig ist, kann versichern lassen, und zwar für sich oder als Bevollmächtigter eines benannten oder nicht benannten Dritten. Auch in diesem letzten Falle kann in der Regel der Dritte aus abgetretenem Rechte gegen den Versicherer klagbar werden, selbst dann, wenn aus der besondern Beschaffenheit seiner Person die Gefahr für den Versicherer vergrössert wäre. Wenn der letztere dem entgehen will, so muss in die Police

Digitized by Google

deshalb die Clausel z. B. „neutrales Eigenthum“ oder „Dänisches Eigenthum“ eingeschaltet werden [a]).

a) Vergl. J. P. Sieveking Von Assecuranz für Rechnung eines ungenannten Dritten. Hamburg 1791. 8.
(J. P. Sieveking dissertatio inauguralis de assecuratione maritima nomine alterius contracta adumbratio. Gott. 1790.)

§. 676.

Assecuranzen können über Alles geschlossen werden, was Gegenstand eines rechtsgültigen Vertrages sein kann, also besonders:

1) über Schiffe;

2) alle Arten benannter Güter in benannten oder unbenannten Schiffen;

3) Schiffsfrachten;

4) Kaufmannschaften — unter dieser allgemeinen Benennung werden jedoch nicht durchgehends leicht verderbliche oder der Confiscation leicht unterworfene Waaren begriffen;

5) Bodmerei-Gelder u. s. w.

Alle diese Assecuranzen können indessen höchstens nur bis auf den wirklichen Werth der versicherten Gegenstände geschlossen werden.

Es darf jedoch meistens ausser jenem wirklichen Werthe auch noch die Versicherungs-Prämie, so wie der ordentlich gehoffte Gewinn mit in Anrechnung gebracht werden.

Dagegen dürfen hin und wieder von den Rhedern nur ein Theil des Schiffes oder ihres Parts, auch die Schiffsfracht nur nach Abzug der Heuer des Schiffsvolkes und nicht mit Inbegriff der Ausrhedung versichert werden.

Cod. Venet. P. II. T. VI. 21. 22.
Pardessus a. a. O. T. II. p. 302.

Digitized by Google

§. 677.

Versicherungen auf imaginären Gewinn, auf Interesse oder Nichtinteresse, auf Steigen und Fallen der Waaren sind entweder durchaus, oder doch in so weit untersagt, als sie bei wirklich fehlendem Interesse in eine dem gemeinen Wesen gefährliche Wette ausarten.

Vergl. Russisch kaiserliche Ordnung. Th. II. H. X. n. 204.

Cod. Venet. P. II. T. VI. 7.

§. 678.

Von den Policen pflegen überall, wo Assecuranzgeschäfte getrieben werden, gedruckte Formulare vorräthig zu sein. Es muss in denselben:

der Name des Versicherers,
der Name des Versicherten,
der Werth des versicherten Schiffes, Gutes u. s. w.,
dessen Bestimmung,
die Art der übernommenen Gefahr,
die Zeit derselben, so wie
die Quittung über die empfangene Prämie und
die Unterschrift des Versicherers enthalten sein.

In den meisten Policen werden bei Versicherungen auf Schiff und Güter alle Schäden, welche durch äussern Zufall, oder Gewalt, auch durch Schuld und Versehen des Schiffers und seiner Leute geschehen, dem Versicherer dergestalt zur Last gelegt, dass er in Bezug darauf ganz an die Stelle des Versicherten tritt.

Der Versicherer haftet dagegen nicht für innern Verderb der Waaren und für Schäden, die durch Schuld des Versicherten sich zutragen.

Die Prämie wird dem Versicherer voraus entrichtet a).

a) J. A. Böhmer de discrimine tempestatis marinae. c. 3.

Digitized by Google

§. 679.

Dieselbe Sache darf für dieselbe Gefahr nicht mehr als einmal versichert werden. In einem solchen Falle besteht nur die erste Versicherung und der zweite Versicherer muss, Falls der Versicherte nicht etwa unredlich gehandelt hat, die bereits empfangene Prämie erstatten, darf jedoch gewisse Procente pro ristorno zurückbehalten.

Mehrere Versicherer können eine Sache gemeinschaftlich oder jeder für einen gewissen Theil versichern.

§. 680.

Die Rückversicherung der Versicherungssumme ist dem Versicherten, so wie dem Versicherer gestattet.

Ebenso dürfen mehrere Versicherungen für verschiedene Gefahren gültig geschlossen werden.

Cod. Venet. P. II. T. VI. 32.

Pardessus a. a. O. T. II. p. 318 u. f.

§. 681.

Was Anfang und Ende der Gefahr betrifft, für welche die Assecuranz geschlossen ist, so beginnt:

1) bei Assecuranzen auf Casco, dieselbe von der Zeit der angefangenen Ladung und hört auf, wenn das Schiff am Orte der Bestimmung oder in den umliegenden Gegenden angekommen und ankerfest gemacht ist.

Russisch Kaisserl. Ordnung Th. II. H. X. n. 211.

Wenn jedoch das Schiff zugleich auf die Hin- und Herreise versichert ist, so ist darunter auch die Liegezeit verstanden.

Wenn in der Police mehrere Orte benannt sind, so ist zu unterscheiden, ob dies alternative oder copulative zu verstehen ist. Ist das Erste der Fall, so hört die Gefahr auf,

Digitized by Google

sobald der Gegenstand der Versicherung an einem der bezeichneten Orte angekommen ist.

Hamburger A. O. T. V. Art. 10.
Schwedisches A. O. Art. 6. §. 7.

2. Bei Versicherungen auf Güter beginnt in der Regel die Gefahr in dem Augenblick, wo dieselben vom Lande scheiden, und es hört dieselbe auf, sobald sie an dem Bestimmungsorte oder den umliegenden Gegenden wieder an's Land gesetzt werden.

Nach den meisten Gesetzen fällt auch die Gefahr des Transportes auf unbenannten Evern und Lichtern dem Versicherer zur Last.

Die Löschung darf indessen nicht durch Schuld des Versicherten verzögert werden.

In England und Russland muss aber jene Gefahr besonders bedungen werden.

Russisch Kaiserliche Ordnung Th. II. H. X. n. 193.
Cod. Venet. P. II. T. VI. 17. 18.

Vergl. auch:
Magens von Assecuranzen Cap. 33.

§. 682.

Bei Abschliessung des Versicherungscontractes muss der Versicherte alle ihm bekannten Nachrichten über den Gegenstand der Versicherung dem Versicherer getreulich mittheilen, in sofern diese irgend auf den Entschluss des Versicherers, sich in den Contract einzulassen, Einfluss haben können.

Ist dies nicht geschehen, so ist die Versicherung unverbindlich und die Prämie verfallen; hat der Versicherte dabei betrüglich gehandelt, so verfällt er ausserdem noch in die besonders angeordneten Strafen a).

Russisch Kaiserliche Ordnung Th. II. H. X. 183. 198.

a) Vergl. Wedderkop L. III. T. VII.

Digitized by Google

§. 683.

Wenn indessen der Versicherte von den Unglücksfällen, welche den Gegenstand vor Abschliessung des Vertrages betroffen haben, erweislich keine Nachricht weder gehabt hat, noch haben konnte, so muss der Versicherer auch für diesen Schaden haften, wenn erwiesen werden kann, dass derselbe sich nach dem in der Police festgesetzten Zeitpuncte des Anfanges der Gefahr ereignet habe [a]).

Cod. Venet. P. II. T. VI. 25.

a) Vergl. auch: Wedderkop a. a. O. L. III. T. VII. §. 83. Pardessus a. a. O. T. II. p. 328.

§. 684.

Sollte sich ergeben, dass gar keine Gefahr vorhanden gewesen, weil zur Zeit der Abschliessung des Assecuranzvertrages Schiff oder Gut schon angekommen, oder weil die Reise unterbleibt, so muss der Versicherer, gegen Einbehaltung gewisser Procente pro ristorno, die Prämie ristorniren [a]).

a) Pardessus a. a. O. T. II. p. 335.

§. 685.

Ebenso wird in einigen Fällen die Prämie vermindert, wenn durch Zufuhr die Gefahr vermindert wird, oder erhöhet, wenn die Gefahr wissentlich und ohne Noth vergrössert wird, und der Versicherer diese Gefahr mit übernommen hat; hat er dies jedoch nicht gethan, so haftet er für die dadurch vergrösserte Gefahr nicht.

Nach einigen Gesetzen haftet er dann für gar keinen Unfall.

Russisch Kaiserliche Ordnung Th. II. H. X. 209.

§. 686.

Wenn die Gefahr ohne Noth verändert wird, z. B. wenn das Schiff freiwillig vom Wege abweicht u. s. w., so

Digitized by Google

ist der Versicherer von dem Augenblicke dieser Veränderung an von jeder Verpflichtung frei, und höchstens nur zum Ristorno verbunden.

Russisch Kaiserliche Ordnung Th. II. H. X. n. 194. 197.

§. 687.

Der Versicherte muss, sobald er von dem Schaden Nachricht hat, den Versicherer unverzüglich davon benachrichtigen.

Russisch Kaiserliche Ordnung Th. II. H. X. n. 186.
Cod. Venet. P. II. T. VI. 19.
Vergl. auch: Wedderkop a. a. O. L. III. T. XII. §. 112.

§. 688.

Hat sich ein Totalschaden ereignet, oder ist ein solcher rechtlich zu vermuthen, so kann der Versicherte den versicherten Gegenstand dem Versicherer abandonniren und die Zahlung der vollen Versicherungssumme verlangen.

In wiefern der Versicherte, wenn nur ein Schaden über die Hälfte sich ereignet hat, abandonniren dürfe, oder den Versicherern deshalb die Wahl frei stehe, ist nicht gleichförmig bestimmt.

Vergl. darüber die oben vorgetragenen Grundsätze des Preuss. Landrechts Th. II. tit. 8. §. 2300 u. f.

§. 689.

Ist ein Partialschaden erfolgt, so muss vor Allem dieser festgestellt (aufgemacht) werden. Demnächst ist der Versicherer zur Vergütung verbunden, in sofern diese dem Versicherten nicht etwa schon auf andere Weise geworden ist.

§. 690.

Wenn der Versicherte gegen den Versicherer auf Vergütung des versicherten Schadens klagbar werden muss, so hat er ausser der Police, dem Bylbrief, der Charte-par-

Digitized by Google

tie oder den Connoissements, auch den Beweis des Schadens beizubringen.

Bei Partialschäden beweiset dabei die Taxe der Police so lange, bis vom Versicherer das Gegentheil erwiesen wird.

Cod. Venet. P. II. T. VI. 29.

Den sich hiernach ergebenden Schaden muss der Versicherer binnen kurzer Frist, von der Zeit der Bekanntmachung (angedienten Haverei) und des erfolgten Abandonnements von Schiff und Gut oder dem geschehenen Nachweise des Partialschadens, vergüten. Meistens kann er, Falls in der Police nicht ein Anderes ausdrücklich bestimmt worden ist, gewisse Procente in Abzug bringen.

Wenn der beschädigte Gegenstand nicht bis zu seinem vollen Werthe versichert war, so tritt eine verhältnissmässige Vertheilung des Schadens zwischen dem Eigenthümer und Versicherer ein. Dasselbe findet Statt, wenn mehrere Versicherer auf Eine Police gezeichnet haben.

Vergl. Wedderkop a. a. O. L. III. T. VII. §. 101.

§. 691.

Die Verjährungsfrist ist nicht überall gleich festgesetzt. Bei einem Totalschaden beginnt sie fast nach allen Seegesetzgebungen von der Zeit, wo derselbe dem Versicherten gehörig bekannt geworden ist, oder gesetzlich vermuthet werden kann; bei einem Partialschaden von der Zeit, wo derselbe liquide geworden ist.

Hamburger A. O. T. 17. Art. 1.
Amsterdamer A. O. Art. 30.
Schwedisches Seerecht Cl. 6. c. 17.
Schwedische A. O. Art. 3. §. 1.
Middelburger A. O. Art. 19.
Ordonnance de Louis XIV. Art. 48.

Digitized by Google

§. 692.

Was insbesondere die Oestreichischen Seehandelsplätze betrifft, so mangelten in frühern Zeiten solide Assecuranz-Anstalten für Seeschäden. Es mussten sich daher die Handelsleute und Schiffseigenthümer an dergleichen Anstalten in Venedig, Genua, Amsterdam oder Hamburg wenden.

Im Jahre 1776 bildeten sich in Triest mehrere Assecuranz-Banken und Gesellschaften unter eignen Firmen durch Actionairs, welchen von der Regierung mancherlei Begünstigungen zugestanden wurden a). So war im Jahre 1826 die Anzahl dieser Gesellschaften in Triest auf 17 gestiegen.

Scematismo dell' Imp. Reg. Litorale Austriaco-Illirico. Trieste 1827. S. 243 — 248.

a) Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e portofranco di Trieste. Del Dott. Dom. Rosetti. Venezia 1815.

§. 693.

Durch das Hof-Decret vom 8. Januar 1816 ist den Behörden die Befugniss eingeräumt, die sich meldenden Seeschäden-Versicherungsgesellschaften, so wie es mit den Großhandlungen geschieht, zu genehmigen, sobald die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind; es muss nämlich vorher:

1) die Realität des von einer Assecuranz-Gesellschaft angegebenen Fonds durch eine von dem See-Consulate erster Instanz abgeordnete Commission ordentlich erhoben sein;

2) im Gesellschaftsvertrage muss ein Maximum der, auf das nämliche Schiff zu leistenden, Versicherung enthalten sein;

3) müssen die Actien-Besitzer sich verbindlich machen, die unbehobenen Actien, wenn ein Nothfall eintritt, verhältnissmässig zu bezahlen.

Hof-Decret vom 8. Januar 1816.

Vergl. Hof-Decret an das küstenländische Gubernium vom 10. September 1816.

Digitized by Google

§. 694.

Zur Besorgung der Assecuranzen sind in den Oestreichischen Seehäfen besondere Sensale angestellt, welche vorher geprüft, von der Landesstelle bestätigt, und über ihre Pflichten beeidet werden müssen.

Eigene Tarife setzen die Vermittelungsgebühren für dieselben fest.

Hof-Decret für Triest vom 13. März 1815 und

Verordnung des Venetianischen Guberniums vom 9. August 1818.

Regolamento per li Sensali in Trieste 2 Juglio 1804; für Venedig durch Verordnung vom 5. Juli 1822.

§. 695.

Die rechtlichen Bestimmungen über den Versicherungsvertrag sind im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche §§. 1288 bis 1292 enthalten, und lauten:

Wenn Jemand die Gefahr des Schadens, welcher einen Andern ohne dessen Verschulden treffen könnte, auf sich nimmt, und ihm gegen einen gewissen Preis den bedungenen Ersatz zu leisten verspricht; so entsteht der Versicherungsvertrag. Der Versicherer haftet dabei für den zufälligen Schaden, und der Versicherte für den versprochenen Preis.

Der gewöhnliche Gegenstand dieses Vertrages sind Waaren, die zu Wasser oder zu Lande verführt werden. Es können aber auch andere Sachen, z. B. Häuser und Grundstücke gegen Feuer-, Wasser- und andere Gefahren versichert werden.

Ereignet sich der zufällige Schaden, wofür die Entschädigung versichert worden ist, so muss der Versicherte, wenn kein unüberwindliches Hinderniss dazwischen kommt, oder nichts Anderes verabredet worden ist, dem Versicherer, wenn

Digitized by Google

sie sich im nämlichen Orte befinden, binnen drei Tagen, sonst aber in derjenigen Zeitfrist davon Nachricht geben, welche zur Bekanntmachung der Annahme eines von einem Abwesenden gemachten Versprechens bestimmt worden ist. Unterlässt er die Anzeige; kann er den Unfall nicht erweisen, oder kann der Versicherer beweisen, dass der Schaden aus Verschulden des Versicherten entstanden ist, so hat dieser auch keinen Anspruch auf die versicherte Summe.

Wenn der Untergang der Sache dem Versicherten, oder der gefahrlose Zustand derselben dem Versicherer zur Zeit des geschlossenen Vertrages schon bekannt war, so ist der Vertrag ungültig.

Die Bestimmungen in Rücksicht der Versicherungen zur See, so wie die Vorschriften über den Bodmereivertrag sind ein Gegenstand der Seegesetze.

§. 696.

Besonders wichtig ist die k. k. Triester Versicherungsgesellschaft unter dem Namen:

Azienda Assicuratrice.

Die von derselben beobachteten Grundsätze sind im Wesentlichen folgende:

Sie versichert:

I. Gegen Feuersgefahr:

a) Gebäude aller Art,

b) eingelagerte Waaren, Möbeln, Geräthschaften, Vieh, Vorräthe von Feldfrüchten u. s. w.

c) hypothecirte Schuldforderungen.

II. Gegen Feuer- und Wasserschäden:

Waaren und Güter, welche zu Wasser und zu Lande verführt werden.

Digitized by Google

Die Versicherung gegen **Feuersgefahr** geschieht nach folgenden Bedingungen:

1) Die Azienda versichert gegen alle Schäden durch Feuer, auch durch den Blitz veranlasst, in sofern sie nicht durch Kriege, feindliche Einfälle, Volksaufstände, auf Anordnung irgend einer Behörde, oder durch Erdbeben herbeigeführt werden.

2) Versicherungen auf Gebäude begreifen nie den Werth des Bodens, der Grundfesten, Keller und anderer Bautheile unter der Erde, mit welcher alleinigen Ausnahme sich solche übrigens auf deren vollen Werth verstehen, wenn der Police nicht ausdrücklich eine abweichende Bestimmung darüber eingerückt wird.

3) Bei Versicherungen auf bewegliche Güter wird, unter Angabe der Gegenstände, ein angemessener Werthbetrag in gemeinschaftlicher Uebereinkunft bestimmt, da der Versicherte im Falle eines Unglücks seine rechtlichen Ansprüche zu erproben hat. Es bleiben davon gänzlich ausgeschlossen:

a) alle Niederlagen der im höchsten Grade feuergefährlichen Gegenstände, als Schiesspulver, Gas u. s. w.;

b) Geld, Urkunden, Rechnungsbücher, Lotterieloose, Pfandbriefe, Bankzettel, Wechsel, Schuldverschreibungen, überhaupt Papiere und Schriften von einem Nenn- oder bezüglichen Werthe; so wie einer besondern Uebereinkunft unterliegen:

c) Gold und Silber in Barren oder Geräthen, Juwelen, Gemälde, Bildhauereien, Kunstsammlungen und alle Dinge von eingebildetem Werthe.

4) Die Prämie wird bei Uebergabe der Police, und zwar in allen Fällen voraus bezahlt, denn erst nach geleisteter Zahlung kann die Versicherung Gültigkeit erlangen. Wer die Prämie für vier Jahre im Voraus entrichtet, dem

Digitized by Google

versichert die Azienda das folgende fünfte unentgeldlich. Im Falle die Police auf Wechselzahlung ausgestellt ist, müssen sämmtliche noch nicht fällige Wechsel baar eingelöset werden, ehe irgend eine Brandschaden-Vergütung erfolgt.

5) Der Versicherte hat zur Nachachtung der Azienda zu erklären, ob von andern Gesellschaften auf die nämlichen Güter irgend etwa Versicherung gezeichnet worden, so wie auch vorstehende Versicherung augenblicklich gehoben sein soll, wenn auf die in der Police versicherten Gegenstände nachträglich irgend eine Versicherung bei einer andern Anstalt, ohne Zustimmung der Azienda, erwirkt wurde, indem jedenfalls vorstehende Versicherung ungültig bleibt, wenn dieselben von der Azienda versicherten Gegenstände ohne deren Vorwissen gleichzeitig anderwärts versichert sind.

6) Bei Eigenthumsveränderungen versicherter Gebäude hat der Versicherte die Azienda oder ihre Vertreter davon in Kenntniss zu setzen, und es steht dann in deren Willkühr, entweder den neuen Besitzer anzuerkennen, oder die Versicherung gegen verhältnissmässige, nie die Hälfte übersteigende, Rückgabe der Prämie aufzuheben.

7) Werden in Gebäuden, die versichert sind oder versicherte Güter enthalten, Abänderungen oder neue Einrichtungen getroffen, Gewerbe eingeführt oder Waaren niedergelegt, wodurch die Feuersgefahr vergrössert wird, so muss der Versicherte davon Anzeige machen, und wegen einer angemessenen Prämien-Erhöhung oder Aufhebung der Police, wie ad 6 unterhandeln.

8) Unterlassung oder Nachlässigkeit in Erfüllung dieser Pflichten, Art. 5, 6 und 7, zieht die Ungültigkeit der Police nach sich, und alle Ansprüche auf Schadenersatz oder Rückgabe gehen verloren.

9) Ist der Versicherte nicht Eigenthümer der versicher-

Digitized by Google

ten Güter, so muss er diese Erklärung der Police einrücken lassen, widrigenfalls die Azienda weder an ihn, noch an sonst Jemand zu irgend einer Schadenerstattung verbunden ist.

10) Vom Brande versicherter Gebäude muss der Versicherte, oder Jemand für ihn, der Azienda oder ihrer Agentschaft, durch die er Versicherung erhielt, binnen vier und zwanzig Stunden Anzeige machen.

11) Innerhalb dreier Tage nach obiger Anzeige, hat der Versicherte über die muthmassliche Entstehung und Grösse des Unglücks zu berichten; bei beweglichen Gütern ist durch ein genaues Verzeichniss der früher vorhandenen, und dann beschädigt oder unbeschädigt geborgenen, bei Waaren, durch ordentliche Lagerbücher der Beweis zu führen; in beiden Fällen ist die Azienda berechtigt, eidliche Bestätigung zu fordern.

12) Vor Ablauf des oben bezeichneten Zeitraums muss der Versicherte sowohl von jener vorläufigen Anzeige, als von diesem Berichte und Verzeichnisse, beglaubigte Abschriften in gesetzlicher Form bei seiner Ortsbehörde niederlegen.

13) Die Azienda oder ihre Vertreter können jederzeit Jemand an Ort und Stelle senden, dem der Versicherte alle und jede Auskunft und Beweismittel zu ertheilen verbunden ist.

14) Es steht den bei einer Feuersbrunst gegenwärtigen Bevollmächtigten der Azienda das Recht zu, die Hinwegschaffung versicherter Güter anzuordnen oder zu untersagen.

15) Niemals kann der Versicherte die Uebernahme der versicherten Güter von Seiten der Azienda gegen Bezahlung der Versicherungssumme verlangen, oder mit andern Worten: er kann niemals abandonniren.

16) Die Ausmittelung der Schäden geschieht auf freund-

Digitized by Google

schaftliche Weise; wenn aber auf diesem Wege keine Vereinigung erfolgt, durch beiderseits gewählte Schätzleute, welche unter sich einen Dritten ernennen, alle drei nach Stimmenmehrheit entscheiden, und deren Belohnung der Azienda zur Last fällt.

17) Durch die Schätzleute ist nicht nur der Betrag des Schadens, sondern auch der der übrig gebliebenen Theile des versicherten Gegenstandes zu erheben, so dass beide Beträge zusammen den Werth des versicherten Gegenstandes vor dem Unglücke ausmachen. Ist nun die versicherte Summe dem so gefundenen Werthe gleich oder grösser, so vergütet die Azienda den ganzen Schaden; ist sie kleiner, und findet sich also, dass nicht der volle Werth versichert war, so vergütet die Azienda den Schaden auch nur theilweise nach dem richtigen Verhältnisse der versicherten Summe zum ausgemittelten Werthe des versicherten Gegenstandes vor dem Unglücke.

18) Nach geschehener Schadenausmittelung verbleibt der Azienda die Wahl:

a) die beschädigten Güter und Ueberbleibsel von eingeäscherten Gebäuden an sich zu bringen;

b) die verunglückten Güter *in natura* zu ersetzen;

c) die abgebrannten oder beschädigten Gebäude wieder aufzubauen oder herzustellen.

Erklärt sich die Azienda für keinen dieser Fälle, so werden die Ueberbleibsel der verunglückten Gebäude oder Güter nach ihrem wirklichen Werthe geschätzt, das Ergebniss vom ausgemittelten Schadenbetrage abgezogen, und dem Versicherten als Eigenthum überlassen.

19) Wenn Verderb oder Beschädigung versicherter Güter, wenn gänzliche oder theilweise Einreissung versicherter Gebäude zur Hemmung einer Feuersbrunst nothwendig wird,

Digitized by Google

so vergütet die Azienda den dadurch entstandenen und gehörig erwiesenen Schaden.

20) Es ist die Pflicht des Versicherten, bei einem Unglück zur Rettung der versicherten Güter alle Mittel anzuwenden; die dazu gemachten und belegten Auslagen werden ihm bis zum Werthbetrage der geborgenen Güter erstattet.

21) Die Bezahlung der Schäden erfolgt baar, vierzehn Tage nach beendigter Ausmittelung, gegen förmliche Bescheinigung vom rechtmässigen Besitzer der Police.

Wenn bei Versicherungen auf die Dauer eines Jahrs oder weniger von der Azienda auf einmal, oder zu verschiedenen Zeiten ein Viertheil oder mehr der Gesammt-Versicherungs-Summe der Police für Brandschäden vergütet worden, so muss die Police als erloschen zurückgestellt werden. Bei Versicherungen auf die Dauer mehrerer Jahre tritt dieser Fall erst ein, wenn die Schadenvergütungen den versicherten Betrag erreichen. Daher werden geringere Beträge auf der Police nur abgeschrieben, welche für den Rest gültig bleibt.

22) Durch den Besitz dieser Bescheinigung, in Folge der Bestimmung ad 21, tritt die Azienda in alle Rechte und Ansprüche, welche der Versicherte wegen Statt gehabter Feuersbrunst, gegen seine Nachbarn, Miethsleute, oder wen immer erlangt haben dürfte, und kann solche, kraft derselben, überall geltend machen, ohne dazu einer besondern Uebertragung oder weitern Vollmacht zu bedürfen.

23) Jede Verschweigung, falsche oder entstellte Angabe, Betrug oder Unterschleif, auch jede hinterlistige Verheimlichung, in sofern sie auf irgend einen Punct der Versicherung Einfluss haben können, ziehen von Rechtswegen die Ungültigkeit der Police nach sich, immer aber verbleibt die Prämie der Azienda als gewonnen.

Digitized by Google

24) Alle Streitigkeiten zwischen der Azienda und dem Versicherten werden durch die Schiedsrichter geschlichtet; von diesen Schiedsrichtern wählt der Versicherte und die Azienda jede Einen; diese beiden Erwählten ernennen unter sich den Dritten, und nur im Falle sie sich nicht darüber vereinigen können, ist das betreffende Gericht um eine diesfallsige Wahl zu ersuchen. Die Entscheidung geschieht durch die drei Schiedsrichter gemeinschaftlich, und zwar unter Uebereinstimmung von wenigstens zwei derselben, wozu ihnen volle Kraft ertheilt werden soll, indem die Parteien im Voraus allen durch die Gerichtsordnung vorgeschriebenen Formalitäten entsagen, und des festen Willens zu sein erklären, dass das von den ernannten Schiedsrichtern gefällte Urtheil unwiderruflich sei, wesshalb sie denn gänzlich auf jede Einwendung dagegen verzichten, es sei im Wege der Appellation oder der Revision, oder Ungültigkeits-Erklärung.

Die Prämien richten sich nach der Lage und Bauart des Gebäudes, welches versichert wird, oder in welchem sich die zu versichernden Güter befinden, und werden in verschiedenen Abstufungen, ungefähr wie folgt, bestimmt.

Für steinerne mit Ziegeln, Metall oder Schiefer gedeckte Gebäude . . . . . 5—10 Kr.
Für steinerne mit Schindeln gedeckte Gebäude 12—24 -
Für grösstentheils steinerne mit Schindeln gedeckte Gebäude . . . . . 15—27 -
Für Gebäude feuergefährlicher Bauart. . . 24—45 -

Diese Prämiensätze verstehen sich für jede hundert Gulden des ganzen Bauwerths des Gebäudes; feuergefährliche Gewerbe und Vorräthe fordern nach Maasgabe der grössern Gefahr einige Erhöhung.

Ebenso wird auch die Prämie erhöhet, wenn nicht das ganze Gebäude, sondern nur das Dach oder andere der

Digitized by Google

Feuersbrunst am meisten ausgesetzte Theile versichert werden sollen.

Unter den feuergefährlichen Gewerben sind zu verstehen: Tischler, Zimmerleute, Drechsler, Wagner, Korb- und Siebflechter, Fassbinder, Seiden- und Zwirnmühlen, Büchsenschäfter, Schmiede, Schlösser, Buch- und Kupferdrucker, Gasthäuser, Schank- und Kaffee-Wirthschaften, Seifensieder, Bäcker u. s. w.

Feuergefährliche Vorräthe sind: Papier, Holzwerk, Wolle, Hanf, Pech, Harz, Getreide in Garben, Heu, Stroh u. s. w.

Doppelt feuergefährlich ist: Branntwein, Weingeist, Scheidewasser, Firniss, Terpentin, Schwefel, Theer, Schiesspulver u. s. w.

§. 697.

Die Bedingungen bei Versicherungen auf der Elbe und Moldau sind folgende:

1) Die Azienda übernimmt Versicherungen von reisenden Waaren auf der Elbe und Moldau, Strohm auf- und abwärts von Hamburg nach Prag, und von da nach Hamburg, gegen alle Gefahren der Schifffahrt, sei es durch Wasser, Eisgang, oder Feuer, in sofern sie nicht durch:

a) Kriege, feindliche Einfälle, Volksaufstände, Plünderung u. s. w.;

b) Beschlagnahme, Entziehung und Verkümmerung, oder in Folge solcher, sei es wo, von wem oder warum es wolle;

c) Verführungen von Schiesspulver und ungelöschtem Kalk; herbeigeführt werden; sie begreift ferner nicht die Beschädigungen und Abgänge, welche durch

d) das Verderben der Waaren in sich selbst, vermöge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit, z. B. Dumpfigwerden des Getreides, Faulen des frischen Obstes u. s. w.;

e) Raub und Diebstahl;

f) Regen, Schnee, Trockenheit, Verschütten und Auslaufen entstehen; und endlich solche, die

g) nur fünf vom Hundert oder weniger betragen.

2) Die Verbindlichkeit der Azienda beginnt in dem Augenblicke, wo die Waare vom Lande abgeht, um am Bord des zur Verführung bestimmten Fahrzeuges gebracht zu werden; sie erstreckt sich auch auf die Unglücksfälle, welche beim Ableichten oder im Ableichter, überhaupt bei regelmässigen Ausladungen entstehen können, und hört erst auf, wenn die Waare wieder zu Lande gebracht ist.

3) Zur Ersparung aller Weitläuftigkeiten werden Policen in der Regel nicht, und nur dann ausgegeben, wenn es der Versicherte ausdrücklich verlangt. Anstatt der Policen wird der Frachtbrief oder das Connoissement mit dem Stempel der Azienda versehen, und der Tag, an welchem die Versicherung angenommen worden ist, die Unterschrift der Agenten, nebst dem Folio des aufs Genaueste geführten und gerichtlich gestempelten Journals, in welches die Versicherungen eingetragen werden, beigefügt. Die Ermangelung dieses Stempels und vorgedachter Unterschrift auf dem Frachtbriefe oder Connoissement entbindet die Azienda von ihrer Verpflichtung.

4) Die Versicherungen werden auf den Comtoiren der Hauptagentschaft in Prag, in Tetschen und in Hamburg angenommen, wo auch anzuzeigen ist, ob auf dem Fahrzeuge selbst eine Versicherung hafte.

5) Jede Verschweigung, falsche oder entstellte Angabe, Betrug oder Unterschleif, auch jede hinterlistige Verheimlichung, haben die Ungültigkeit der Versicherung zur Folge, obgleich der Prämienbetrag nicht zurückerstattet wird, sondern als verfallen der Azienda verbleibt.

Digitized by Google

6) Der vom Versicherten angegebene und in das Journal eingetragene Werth wird zwar bei Unglücksfällen zur Schadenermittelung als Richtschnur angenommen, nach Ermessen der Umstände fordert die Azienda jedoch auch die Beibringung der Factura, oder deren gerichtlich beglaubigte Abschrift aus den Büchern des Absenders, oder die eidliche Bekräftigung der ersten Werthsangabe, und überhaupt alle bei zweifelhaften Fällen zur Erforschung des wahren Thatbestandes nöthigen Beweismittel.

7) Kann sich der Versicherte bei theilweisen Beschädigungen über den Vergütungsbetrag nicht vereinigen, so steht es der Azienda frei, die Waare gegen Erlegung der Ersatzsumme sofort als ihr Eigenthum zu behandeln.

8) Der Schiffer ist gehalten, bei einem Unglücksfalle sogleich der nächsten Ortsobrigkeit Anzeige davon zu machen und eine gehörige Verklarung aufnehmen zu lassen. Diese Urkunde ist mit erster Briefpost unter recommandirtem Couvert an die Hauptagentschaft der Azienda in Prag einzusenden, und es sind unverzüglich die zunächst befindlichen Bevollmächtigten von dem Vorgefallenen in Kenntniss zu setzen.

9) Ingleichen ist der Schiffer verbunden, für die Rettung der Waare nach Möglichkeit bestens zu sorgen, und die dazu verwendeten und gesetzlich belegten Ausgaben werden bis zum Werthbetrage der geretteten Güter von der Azienda erstattet, insofern es die betreffende Havarie-Ordnung erlaubt.

10) Sobald der Versicherte von einem Unglück in Kenntniss gesetzt wird, hat auch derselbe der Hauptagentschaft in Prag, oder deren Bevollmächtigten unverzüglich Bericht darüber zu ertheilen, und eine genaue Angabe der versicherten Waaren, welche sich auf dem verunglückten Fahrzeuge befanden, deren Nummern, den Namen des Spe-

Digitized by Google

diteurs, an den sie gerichtet waren, und überhaupt alle, zur bessern Nachweisung zu erlangenden Documente beizufügen.

11) Meldet sich jedoch ein Eigenthümer oder Spediteur eines aus einer verunglückten Schiffsladung geretteten und weiter beförderten Colli nicht längstens binnen drei Tagen nach geschehener Ausladung am Bestimmungsorte, bei der Agentschaft oder deren Bevollmächtigten, so haftet die Azienda nicht mehr für einen etwa später entdeckten Schaden, da der Eigenthümer oder Spediteur gehalten ist, sogleich die Beschaffenheit der Güter untersuchen zu lassen.

12) Die Bezahlung der Schäden erfolgt zwei Monate nach der Aufmachung, und ohne weitern Abzug, gegen eine förmliche Empfangsbescheinigung.

13) Durch den Besitz dieser Bescheinigung tritt die Azienda in alle Rechte und Ansprüche, welche der Versicherte, wegen des Statt gehabten Unglücksfalles, gegen den Schiffer oder andere Personen erlangt haben dürfte, und kann sie solche, Kraft derselben, überall geltend machen, ohne dazu einer besondern Uebertragung oder weitern Vollmacht zu bedürfen.

14) Alle zwischen der Azienda und dem Versicherten entstehenden Streitigkeiten werden im gütlichen Wege durch drei Schiedsrichter geschlichtet, wovon einer durch den Versicherten, der andere durch die Azienda, und der dritte als Obmann durch die beiden ersten zu erwählen ist.

15) Kraft ihres Auftrages entscheiden die Schiedsrichter gemeinschaftlich und zwar vermöge der Uebereinstimmung von wenigstens zwei Stimmen, indem die Parteien im Voraus allen durch die Gerichtsordnung vorgeschriebenen Förmlichkeiten entsagen, und ein auf vorbeschriebene Weise gefälltes

Digitized by Google

Urtheil als unwiderruflich erklären, auch gänzlich auf jede Einwendung dagegen verzichten, es sei nun im Wege der Appellation, der Revision oder des Begehrens der Ungültigkeit.

§. 698.

Die wesentlichen Grundsätze bei Versicherungen auf reisende Waaren zu Lande sind folgende:

1) Die Azienda bezahlt gegen die baare Erlegung der Prämie alle Schäden, entstehend durch:

a) Feuer, sei es auch durch Blitz;

b) Austreten der Gewässer;

c) Ueberschwemmungen;

d) Wolkenbruch;

e) Schneelawinen;

f) Einstürzen der Brücken;

g) Umschlagen der Wagen und Fallen der Waaren in Flüsse, Canäle, Seen, Teiche oder Wildbäche; in diesem letzten Falle jedoch nur gegen Einbehaltung der Fracht für Rechnung der Azienda, auf die ganze Abtheilung, zu der die beschädigte Waare gehört.

2) Sie bezahlt aber nicht die Schäden, veranlasst durch:

a) Versendung von Schiesspulver auf einem und demselben Wagen;

b) Kriege, feindliche Einfälle, Volksaufstände, auf Anordnung irgend einer Behörde oder durch Erdbeben.

3) Im Falle eines Unglücks ist der Führer versicherter Waaren verpflichtet, von der nächsten Obrigkeit den Vorfall mit allen Umständen aufnehmen zu lassen.

4) Gleicherweise ist derselbe verbunden, nach Kräften für die Rettung der versicherten Güter zu sorgen, wogegen

Digitized by Google

ihm die dazu angewandten, gehörig nachgewiesenen Unkosten bis zum Werthbetrage der geborgenen Güter von der Azienda erstattet werden.

5) Findet sich, dass der verkäufliche Werth der versicherten Güter geringer, als die Angabe in der Police war, so kann der Versicherte bloss auf die Erstattung dieses Betrages Anspruch machen; übersteigt hingegen der verkäufliche Werth die versicherte Summe, so wird der Versicherte für den Mehrbetrag als sein eigener Versicherer angesehen, und trägt in dieser Eigenschaft verhältnissmässig den Schaden. Mehr als die versicherte Summe hat die Azienda in keinem Falle zu bezahlen.

6) Der Versicherte kann niemals abandonniren.

Die Ermittelung des Schadens geschieht ebenfalls durch die auf die oben erwähnte Art zu bestellenden Schiedsrichter, so wie auch die Bezahlung desselben auf die bereits angeführte Weise erfolgt.

Digitized by Google

DRITTER ABSCHNITT.

Von Mäklern.

I. Begriff.

§. 699.

Die zur Vermittelung kaufmännischer Geschäfte vereidigten Unterhändler nennt man Mäkler (Sensale, Courtiers, Agens de change) a).

An den meisten Orten werden dieselben obrigkeitlich ernannt, und entweder für alle oder für gewisse Gattungen von Geschäften bestellt. Man unterscheidet in der letztern Beziehung Waaren-, Geld-, Wechsel-, Schiffsmäkler.

Obgleich hier nur letztere in Betracht kommen, so gehören doch, da sie den für die Mäkler überhaupt gegebenen Vorschriften ebenfalls unterworfen sind, diese im Allgemeinen hierher.

a) Vergl. Busch a. a. O. Th. I. S. 114. Zusätze Bd. III. S. 140.
C. O. Luersen dissertatio de proxenetis publicis ex jure Germanico praesertim Hamburgensi spectatis. Gottingae 1795.
J. J. Silberrad de sensalibus vulgo Mäklern. Altdorf 1711. 1716. 4.
Rogue jurisprudence consulaire T. II. p. 296.
Riccius exercitationes juris Cambialis ex. XII.

II. Preussische Gesetzgebung.

A. Verpflichtung, die Handlungen des Mäklers zu vertreten.

§. 700.

Wer ein Geschäft durch einen Mäkler abschliesst, muss

die Handlungen desselben ebenso vertreten, wie der Vollmachtgeber die Handlungen des Bevollmächtigten[a]).

A. L. R. Th. II. tit. VIII. §. 1306.

a) Vergl. A. L. R. T. I. tit. 13. §. 85.

B. Von unbefugten Mäklern.

§. 701.

Geschäfte und Verträge, die durch unbefugte oder unvereidete Mäkler geschlossen worden, sind so zu betrachten, als ob dabei kein Mäkler zugezogen wäre[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1307.

a) Nur selten findet man für einzelne Geschäfte die Vermittelung durch einen Mäkler gesetzlich erfordert. Dies ist z. B. der Fall in Frankreich bei Geschäften mit Staatspapieren.

§. 702.

Wer sich ohne gesetzmässige Bestellung und Verpflichtung in kaufmännische Geschäfte als Mäkler einmischt, soll den doppelten Betrag des gesetzmässigen Mäklerlohns zur Strafe erlegen, und des bedungenen Mäklerlohns verlustig sein.

A. L. R. a. a. O. §. 1308.

§. 703.

Bei der Wiederholung ist die Strafe jedes Mal zu verdoppeln.

A. L. R. a. a. O. §. 1309.

§. 704.

Das Zeugniss eines unbefugten Mäklers über das durch ihn geschlossene Geschäft hat in keinem Falle Beweiskraft.

A. L. R. a. a. O. §. 1310.

C. Von der Bestellung der Mäkler.

1. Im Allgemeinen.

§. 705.

Wer sich der Vermittelung und Unterhandlung bei kauf-

Digitized by Google

männischen Geschäften widmen will, muss dazu gehörig bestellt und vereidet sein.

A. L. R. a. a. O. §. 1311.

§. 706.

Ob die Bestellung von der Kaufmannschaft selbst, oder auf deren Vorschlag durch ihre Aeltesten, von der Obrigkeit geschehe, bestimmt eines jeden Ortes Verfassung a).

A. L. R. a. a. O. §. 1312.

a) Wegen der Ernennung der Mäkler in den Rheinprovinzen vergl. Cabinets-Ordre vom 9. December 1822. Gesetz-Sammlung für 1823. S. 2.

§. 707.

Das Gesetz vom 7. September 1811 über die polizeilichen Verhältnisse der Gewerbe, in Bezug auf das Edict vom 2. November 1810, wegen Einführung einer allgemeinen Gewerbsteuer, verordnet ausdrücklich:

Mäkler, Dispacheurs und Schiffsabrechner dürfen den Gewerbschein nur auf ein Zeugniss der Regierung erhalten, dass sie gesetzlich zum Betriebe ihres Gewerbes befugt sind.

Diese gesetzliche Befugniss beruhet entweder auf der zeitigen Anstellung und Unbescholtenheit, oder auf neuer Ansetzung.

Diese letztere geschieht künftig durch die Wahl der Kaufmannschaft des Orts und die Bestätigung der Regierung. In den Provinzen, wo Handlungs-Commissionen bestehen, übernehmen diese im Auftrage der Regierung die Prüfung der gewählten Personen. Wo keine solche Commissionen vorhanden sind, bleibt es den Regierungen belassen, sich auf andere angemessene Art von der Qualification des Gewählten zu überzeugen.

Digitized by Google

§. 708.

Die ausschliesslichen Befugnisse der öffentlich bestellten und vereideten Mäkler in Betreff der Unterhandlungen und Vermittelungen von Geschäften beschränken sich lediglich auf diejenigen Geschäfte, welche zwischen Kaufleuten unter einander geschlossen werden, es wäre denn, dass gewisse Arten von Geschäften durch besondere Bestimmungen, ohne Rücksicht auf die Person der Betheiligten, den Mäklern allein überwiesen wären, oder überwiesen werden möchten.

So weit also durch dergleichen besondere Bestimmungen eine Ausnahme nicht begründet wird, können solche Geschäfte, bei denen nur ein oder gar kein Kaufmann betheiligt ist, auch von Denjenigen unterhandelt und vermittelt werden, die mit Genehmigung der örtlichen Polizeibehörde auf den Grund des §. 122 des Edicts vom 7. September 1811 das Gewerbe eines Commissionärs betreiben.

Rescript des Minist. des Innern für Gewerbe-Angelegenheiten, und der Verwaltung für Handels-, Fabriken- und Bauwesen vom 31. Januar 1836, und der Justiz vom 9. Mai 1836.

v. Kamptz Jahrb. Bd. 47. S. 523—525.

§. 709.

Wenn besondere Verfassungen keine Ausnahmen machen, so müssen dazu jedes Mal von der Kaufmannschaft wenigstens zwei Subjecte in Vorschlag gebracht werden, von welchen die Obrigkeit Einen wählt.

A. L. R. a. a. O. §. 1313.

§. 710.

Es soll aber in keinem Falle der Kaufmannschaft eine Person, zu welcher sie kein Vertrauen hat, zum Mäkler aufgedrungen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1314.

Digitized by Google

2. Besondere Erfordernisse.

§. 711.

Ein Mäkler muss von unbescholtenem Ruf, über vier und zwanzig Jahre alt, und der Handlungsgeschäfte des Orts hinlänglich kundig sein[a]).

A. L. R. a. a. O. §. 1315.

a) Ueber die Pflichten der Mäkler bei Abschliessung von Assecuranz-Contracten, s. auch Hamburger A. O. Tit. XXIII.

§. 712.

Boshafte und muthwillige Bankeroutiers sollen nicht zu Mäklern genommen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1316.

§. 713.

Von einem Wechselmäkler und Sensal wird ausserdem erfordert, dass er sich eine genaue Kenntniss aller im Handel vorkommenden Münzsorten, ihrer Verhältnisse, der Ursachen des steigenden oder fallenden Courses und des Wechselrechts erworben habe.

A. L. R. a. a. O. §. 1317.

§. 714.

Ein Waarenmäkler muss sich auf die Waaren selbst, ihre Kennzeichen, Eigenschaften, regelmässige Länge, Breite oder Grösse, ihre Güte, Fehler und Verfälschungen wohl verstehen.

A. L. R. a. a. O. §. 1318.

§. 715.

Ein Schiffsmäkler muss in fremden Sprachen und im Rechnungswesen geübt sein, auch die Bauart eines Schiffes, die Seerechte, ingleichen die Zollgesetze hinreichend kennen.

A. L. R. a. a. O. §. 1319.

Digitized by Google

§. 716.

Ob der Mäkler Caution, und wie hoch leisten müsse, bleibt dem Gutbefinden der Kaufmannschaft des Ortes überlassen.

A. L. R. a. a. O. §. 1320.

§. 717.

Sind an einem Orte zum Waaren- und Wechselhandel eigene Mäkler bestellt, so muss jeder auf die ihm angewiesene Art von Geschäften sich beschränken.

A. L. R. a. a. O. §. 1321.

D. Ausschliessung der Mäkler von eigenem Verkehr.

§. 718.

Kein Mäkler darf mittel- oder unmittelbar für eigene Rechnung Waarenhandlung oder Geschäfte treiben.

A. L. R. a. a. O. §. 1322.

§. 719.

Ebenso wenig ist es dem Mäkler erlaubt, in Handlungsgesellschaften zu treten, oder sich Schiffsparten, oder sonst Antheil an dem Gewinne oder Gewerbe Anderer zu bedingen.

A. L. R. a. a. O. §. 1323.

§. 720.

Es macht hiervon keine Ausnahme, wenn er gleich nur zu einer besondern Art von Geschäften als Mäkler angestellt sein sollte.

A. L. R. a. a. O. §. 1324.

§. 721.

Commissionen, Speditionen, oder Factoreien für auswärtige Kaufleute darf kein Mäkler übernehmen.

A. L. R. a. a. O. §. 1325.

Digitized by Google

§. 722.

Auch auf Versicherung, Bodmerei und Bürgschaften für Kaufleute soll er sich nicht einlassen.

A. L. R. a. a. O. §. 1326.

§. 723.

Desgleichen muss sich ein Mäkler des Treibens der Gastwirthschaft, des Wein-, Caffee-, Branntwein- und Bierschanks gänzlich enthalten.

A. L. R. a. a. O. §. 1327.

§. 724.

Welcher Mäkler wider vorstehende Verordnungen handelt, der soll seines Amtes entsetzt, und mit willkührlicher Geld- oder Leibesstrafe belegt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1328.

§. 725.

Die von einem Mäkler wider das Verbot des §. 1321 a. a. O. vorgenommenen Geschäfte sind null und nichtig; und er muss demjenigen, welcher dadurch ohne seine Schuld Nachtheil erleidet, dafür gerecht werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1329.

§. 726.

Wenn ein Mäkler bei öffentlichen Versteigerungen oder sonst Waaren ersteht, muss er auf Erfordern des Verkäufers oder des Gerichts seinen Committenten sogleich namhaft machen.

A. L. R. a. a. O. §. 1330.

§. 727.

Kann er keinen Käufer anzeigen, der binnen drei Tagen die Waaren empfängt, und die Bedingungen des Kaufs erfüllt, so sind die Waaren, auf Gefahr und Kosten des Mäklers, anderweit öffentlich zu verkaufen.

A. L. R. a. a. O. §. 1331.

Digitized by Google

E. Befugniss zum Substituiren.

§. 728.

Bei langwierigen Krankheiten oder Reisen kann sich ein Mäkler einen andern vereideten Mäkler zum Substituten erwählen.

A. L. R. a. a. O. §. 1332.

§. 729.

Ist ein solcher am Orte nicht vorhanden, so muss dazu ein der Kaufmannschaft annehmliches Subject ausgesucht und der Obrigkeit zur Vereidung dargestellt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1333.

F. Verrichtungen der Mäkler.

§. 730.

Unerfordert darf sich kein Mäkler in Wechsel- oder Handlungsgeschäfte mischen, noch seine Dienste Jemandem aufdringen.

A. L. R. a. a. O. §. 1334.

§. 731.

Wechselmäkler müssen jedoch täglich die Börse, so wie auch die Banquiers und angesehensten Kaufleute im Hause besuchen, und sich von dem Zustande der Geschäfte, von deren Conjuncturen und dem Steigen oder Fallen der Preise unterrichten.

A. L. R. a. a. O. §. 1335.

§. 732.

Ist an dem Orte eine Banco-Direction, so sind sie gehalten, derselben an jedem Posttage die Courszettel gehörig einzuliefern.

A. L. R. a. a. O. §. 1336.

Digitized by Google

§. 733.

Der Mäkler muss demjenigen, der seinen Dienst zuerst verlangt, allein dienen.

A. L. R. a. a. O. §. 1337.

§. 734.

Er muss, bis zum Abschlusse des übernommenen Geschäftes, alle Anträge von sich ablehnen, woraus seiner Partei ein Nachtheil entstehen könnte.

A. L. R. a. a. O. §. 1338.

§. 735.

Den Nutzen seiner Partei muss er durch erlaubte Mittel mit Redlichkeit, Aufmerksamkeit und Fleiss zu befördern suchen, und für jeden durch ein mässiges Versehen entstandenen Schaden haften.

A. L. R. a. a. O. §. 1339.

§. 736.

Wegen zu besorgenden Nachtheils muss der Mäkler, auf erhaltene glaubwürdige Nachricht, die an ihn sich wendenden Interessenten unverzüglich warnen.

A. L. R. a. a. O. §. 1340.

§. 737.

Doch muss er auch, bei Verlust seines Amtes, sich sorgfältig hüten, auf leere Gerüchte, oder gar aus gefährlichen Absichten, den Credit der Kaufleute zu schwächen und ihnen das Vertrauen im Handel zu entziehen.

A. L. R. a. a. O. §. 1341.

§. 738.

Beim Wechselhandel muss der Mäkler die Briefe bloss antragen, ohne ihre Güte zu beurtheilen, noch sie anzupreisen, oder zu verachten; auch wenn sie von der Hand gewiesen werden, ohne die Ursachen der Verweigerung erforschen zu wollen, oder die Partei zur Annahme zu überreden.

A. L. R. a. a. O. §. 1342.

Digitized by Google

§. 739.

Schiffsmäkler sind, bei Verlust ihres Amtes, schuldig, innerhalb vier Tagen nach der Ankunft eines jeden Schiffes, das Manifest der Ladung der Zollbehörde einzuliefern; auch daselbst binnen vier Tagen nach der Entladung eines Schiffes ein genaues Verzeichniss jedes Empfängers solcher Waaren, worüber die Connoissements an Ordre lauten, einzureichen.

A. L. R. a. a. O. §. 1343.

§. 740.

Bei gleicher Strafe sind sie verbunden, keinem abgehenden Schiffer seine Connoissements und Schiffspapiere auszuhändigen, bevor nicht die Entrichtung der Zollgefälle, ingleichen der Hafen- und Pilotage-Gelder, gehörig nachgewiesen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 1344.

§. 741.

Von jedem abgehenden Schiffe müssen sie, innerhalb vier Tagen nach dem Abgange, das Manifest bei der Zollbehörde einreichen.

A. L. R. a. a. O. §. 1345.

§. 742.

Es steht ihnen frei, die Gefälle für das Schiff oder die Waaren selbst vorzuschiessen; da sie denn, binnen sechs Wochen vom Tage jedes geleisteten Vorschusses, alle die Rechte geniessen, welche der öffentlichen Casse selbst wegen der vorgeschossenen Gefälle zustehen würden.

A. L. R. a. a. O. §. 1346.

§. 743.

Das Ein- und Ausclariren der Schiffsladun-

Digitized by Google

gen gehört zu den, den Schiffsmäklern allein zustehenden und vorbehaltenen Geschäften und kann, wenn der Schiffer oder Rheder dies nicht selbst besorgen will, nicht von Correspondenten und Commissionairs, sondern nur von angestellten Schiffsmäklern übernommen werden.

Bekanntmachung vom 18. April 1833.
v. Kamptz Annalen Bd. 17. S. 794.

§. 744.

Andere besondere Pflichten der Schiffsmäkler enthalten die Hafen-Ordnungen jedes Orts.

A. L. R. a. a. O. §. 1347.

§. 745.

Bei Assecuranz-Aufträgen ist ein Mäkler verbunden, dem Versicherer, bei Schliessung des Contracts, alle ihm bekannte, die Assecuranz betreffende Nachrichten, aufrichtig anzuzeigen, und keine Assecuranz zu schliessen, wenn er schon eine bedenkliche oder böse Nachricht darüber weiss, ohne sie in die Police zu setzen.

A. L. R. a. a. O. §. 1348.

§. 746.

Jeder Mäkler muss die ihm anvertrauten Geheimnisse treulich bewahren, und soll, wenn er dieser Pflicht zuwider handelt, allen daraus entstehenden Schaden vertreten; im Wiederholungsfalle aber noch ausserdem seines Dienstes entsetzt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1349.

§. 747.

Jedoch darf kein Mäkler Schleichhandel und Beeinträchtigung landesherrlicher und öffentlicher Gefälle begünstigen, vielmehr muss er die

Digitized by Google

Parteien an die gesetzlichen Vorschriften erinnern und vor deren Uebertretung ernstlich warnen.

A. L. R. a. a. O. §. 1350.

§. 748.

Ist diese Warnung fruchtlos, so muss er, bei eigner Verantwortung, wenn das Vergehen noch verhütet werden kann, gehörigen Orts schleunige Anzeige thun, und soll alsdann sein Name verschwiegen werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1351.

§. 749.

Auch muss kein Mäkler einen in den Gesetzen verbotenen Handel, Wechsel- oder anderes kaufmännisches Geschäft schliessen, noch dazu behülflich sein.

A. L. R. a. a. O. §. 1352.

§. 750.

Thut er es dennoch, so soll er cassirt, und als Theilnehmer an der unerlaubten Handlung bestraft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1353.

§. 751.

Eben dies findet Statt, wenn einem an sich erlaubten Geschäfte verbotene Nebenabreden beigefügt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1354.

§. 752.

Bei gleicher Strafe darf kein Mäkler zu unerlaubtem Vor- und Aufkaufe oder sonst zur Steigerung des Preises der gemeinen Lebensbedürfnisse sich brauchen lassen.

A. L. R. a. a. O. §. 1355.

§. 753.

Wenn er einen Waarenhandel schliesst, muss er von den verhandelten Waaren, auf Verlangen der Interessenten, eine von dem Verkäufer versiegelte Probe so lange behalten und aufbewahren, bis die Waare geliefert und von dem

Digitized by Google

Käufer ohne Einwendung gegen ihre Qualität angenommen worden.

A. L. R. a. a. O. §. 1356.

§. 754.

Eben dergleichen Proben muss er dem Käufer, auf dessen Verlangen, unter seinem eignen Siegel zustellen, auch die bedungenen Preise und Lieferungstermine eigenhändig darauf bemerken.

A. L. R. a. a. O. §. 1357.

§. 755.

Dergleichen Proben werden dem Käufer, bei der Lieferung, am Gewichte oder Maasse mit angerechnet.

A. L. R. a. a. O. §. 1358.

G. Tagebuch des Mäklers.

§. 756.

Jeder Mäkler muss die von ihm geschlossenen Geschäfte in Gegenwart der beiden contrahirenden Theile, in sein Taschen- oder Handbuch aufzeichnen, und hiernächst dieselben in ein dazu bestimmtes paraphirtes Journal eintragen.

A. L. R. a. a. O. §. 1359.

§. 757.

Diese Eintragung muss allemal an dem Tage, da das Geschäft geschlossen worden, oder längstens am folgenden Tage bewerkstelligt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1360.

§. 758.

Sie muss dergestalt vollständig geschehen, dass daraus sowohl das Hauptgeschäft, als die dabei verabredeten Bedingungen zu entnehmen sind.

A. L. R. a. a. O. §. 1361.

§. 759.

Besonders müssen auch die Frachtschliessungen,

Digitized by Google

Bodmereien und Assecuranzen in dies Journal eingetragen, und dabei Alles vermerkt werden, was sonst zum wesentlichen Inhalt einer Chartepartie oder Police gehört.

A. L. R. a. a. O. §. 1362.

§. 760.

Auch Jüdische Mäkler müssen ihr Journal in Deutscher Sprache führen.

A. L. R. a. a. O. §. 1363.

§. 761.

Jedem Interessenten muss der Mäkler einen Auszug dieses Journals, so weit er das Geschäft betrifft, unter seiner Unterschrift, längstens am folgenden Tage, ohne besondere Bezahlung aushändigen.

A. L. R. a. a. O. §. 1364.

§. 762.

Anderen, welche an dem eingetragenen Geschäfte keinen Theil haben, darf er dergleichen Extract, ohne Einwilligung, wenigstens von Einem der Interessenten, oder ohne Verfügung des Richters, nicht verabfolgen.

A. L. R. a. a. O. §. 1365.

II. Beweiskraft desselben.

§. 763.

Die im Journale des Mäklers, er sei Christ oder Jude, eingetragenen Vermerke machen, wenn deren Richtigkeit von ihm eidlich bestärkt worden, einen vollen Beweis.

A. L. R. a. a. O. §. 1366.

§. 764.

Sind bei einem Geschäfte mehrere Mäkler gebraucht, und die darüber in ihren Journalen gemachten Vermerke in dem einen oder andern Puncte nicht übereinstimmend, so fin-

Digitized by Google

det eben das Statt, was im A. L. R. a. a. O. §. 570 u. f. bei Handlungsbüchern verordnet worden.

A. L. R. a. a. O. §. 1367.

Jene Vorschriften sind folgende:

Weichen die Vermerke in den Büchern der in Streit befangenen Kaufleute von einander ab, und sind beiderlei Bücher gehörig geführt, so kann keins derselben als ein Beweismittel für den vorliegenden Fall gebraucht werden.

Finden sich aber gegen das eine von beiden Büchern erhebliche Ausstellungen, so hat das andere, welches untadelhaft geführt worden, so lange Beweiskraft, als das Gegentheil nicht auf andere Art ausgemittelt ist.

§. 765.

Ist der Mäkler gestorben, oder sein gegenwärtiger Aufenthalt unbekannt, so haben die in sein Journal eingetragenen Vermerke so viel Gewicht, als die Aussage eines vereideten glaubwürdigen Zeugen.

A. L. R. a. a. O. §. 1368.

§. 766.

Es müssen daher die Bücher des Mäklers, wenn er stirbt, oder sein Amt niederlegt, versiegelt und zur gerichtlichen Aufbewahrung abgeliefert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1369.

§. 767.

Die Bücher eines Mäklers verlieren ihre Glaubwürdigkeit, wenn derselbe wegen Betrügereien seines Amtes entsetzt worden.

A. L. R. a. a. O. §. 1370.

§. 768.

Was die Glaubwürdigkeit der Handlungsbücher schwächt, hat dieselbe Wirkung auch bei den Büchern der Mäkler.

A. L. R. a. a. O. §. 1371.

Digitized by Google

§. 769.

Erhellet aus den Büchern, dass ein Geschäft nicht binnen der §. 1360 a. a. O. vorgeschriebenen Zeit eingetragen worden, so hat der Vermerk in Ansehung dieses Geschäftes keinen Glauben.

A. L. R. a. a. O. §. 1372.

§. 770.

Der Mäkler, welcher sich einer solchen verspäteten Eintragung schuldig gemacht hat, soll das erste Mal mit einer willkührlichen Geldbusse belegt, bei der Wiederholung aber seines Amtes entsetzt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1373.

§. 771.

Doch kann der Richter sich der Vermerke auch in solchen Fällen zu Hülfsmitteln bedienen, um näher auf den Grund der Sache zu kommen.

A. L. R. a. a. O. §. 1374.

§. 772.

Es müssen daher auch die Bücher eines cassirten Mäklers zur gerichtlichen Verwahrung abgeliefert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1375.

§. 773.

In allen Fällen, wo Mäklerjournale im Gerichte vorzulegen sind, müssen die Blätter, welche das streitige Geschäft nicht betreffen, versiegelt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1376.

§. 774.

Müssen dergleichen Blätter entsiegelt werden, um bei bestrittener Glaubwürdigkeit des Journals zu untersuchen, ob dasselbe vorschriftsmässig geführt sei, so ist ebenso zu verfahren, als für den Fall, wenn ein Document mehrere auf

Digitized by Google

den Prozess keinen Bezug habende Stellen enthält, in der Prozess-Ordnung vorgeschrieben ist.

A. L. R. a. a. O. §. 1377.

§. 775.

Ein von einem vereideten Mäkler attestirter Wechsel kann nicht eidlich diffitirt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1378.

I. Gebühren des Mäklers.

§. 776.

Die Gebühren[a]) der Mäkler sind, nach Unterschied der Geschäfte, jeden Orts bestimmt.

A. L. R. a. a. O. §. 1379.

a) Diese Gebühren (Senserie) sind in den verschiedenen Mäklerordnungen nicht gleichförmig bestimmt; mehr aber ist dem Mäkler weder zu verlangen, noch auch nach einigen Mäklerordnungen zu nehmen verstattet; nach einigen darf er aber auch nicht weniger annehmen.

§. 777.

Wo dergleichen Bestimmungen fehlen, kann beim Waarenhandel nur Eins, bei Darlehen und Versicherungen ein Viertheil vom Hundert, bei Geldwechselungen Eins vom Tausend, und bei Wechselhandel Zwei vom Tausend gefordert werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1380.

§. 778.

Bei der Berliner Börse finden, mit Ausnahme des Mäklerlohns beim Wechselhandel, dieselben Sätze Statt. Bei diesem und bei Geschäften mit Staatspapieren wird Eins vom Tausend entrichtet.

Börsenreglement vom 15. Juli 1805. §. 5b.
Mathis jur. Monatschrift Bd. I. S. 454.

Anstatt der bisher ertheilten Gewerbscheine zum Betriebe der Geschäfte kaufmännischer Commissionairs und Spe-

Digitized by Google

diteurs sollen künftig Gewerbscheine zum Commissions- oder Speditionshandel ausgefertigt werden, mit der hinzuzufügenden Bemerkung, dass solche nicht die Befugniss ertheilen, die Geschäfte eines Waaren-, Fonds- oder Schiffsmäklers zu betreiben.

Rescr. des Minist. des Handels vom 3. September 1818 ad 1. v. Kamptz Ann. Bd. 3. S. 83.

Die im Allgem. Landrechte Th. II. tit. 8. §. 1309 u. f. enthaltenen Bestimmungen über die Folgen der Zuziehung unbefugter Mäkler, sind durch öffentlichen und fortwährend auszuhängenden Anschlag auf der Börse in Erinnerung zu bringen.

a. a. O. ad 2.

Die Börsenvorsteher haben die Befugniss, von Jedem, der auf der Börse sich mit solchen Mäklergeschäften befasst oder sich dessen verdächtig macht, die Vorlegung des Gewerbscheines und des Bürgerbriefes zu fordern.

a. a. O. ad 3.

§. 779.

Wenn weder durch besondere Gesetze, noch durch Verabredungen der Parteien etwas festgesetzt ist, so hat der Mäkler seine Gebühren, bei dem Waarenhandel von dem Verkäufer, und bei Versicherungen von dem Versicherten allein zu erhalten.

A. L. R. a. a. O. §. 1381.

§. 780.

Bei andern Geschäften müssen ihm dieselben von jedem beider Theile zur Hälfte entrichtet werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1382.

§. 781.

Hat jede Partei ihren besondern Mäkler, so erhält jeder

Digitized by Google

Mäkler von seiner Partei die Hälfte des vorgeschriebenen Satzes.

A. L. R. a. a. O. §. 1388.

§. 782.

Wer an Mäklerlohn mehr, als die erlaubten Sätze, fordert oder annimmt, soll zum ersten Male um den doppelten Betrag der rechtmässigen Gebühren bestraft, und im Wiederholungsfalle seines Dienstes entsetzt werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1384.

K. Verpflichtung derselben, keine Gesellschaften unter sich zu errichten.

§. 783.

Mehrere Mäkler sollen, bei namhafter Strafe, keine Gesellschaften unter sich errichten, und keine Theilungen des Verdienstes verabreden.

A. L. R. a. a. O. §. 1385.

L. Entlassung und Abdankung der Mäkler.

§. 784.

Wird ein Mäkler begangener oder begünstigter Betrügereien überführt, so soll er den Schaden ersetzen, cassirt, und noch ausserdem nach Beschaffenheit des begangenen Verbrechens und Vorschrift des Criminalrechts, bestraft werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1386.

§. 785.

Will ein Mäkler seinen Dienst niederlegen, so muss er die Entlassung bei der Obrigkeit suchen, welche ihn bestellt hat, damit sein Posten sogleich wieder besetzt werden könne.

A. L. R. a. a. O. §. 1387.

§. 786.

Die Dienstentsetzung, oder auch freiwillige

Digitized by Google

Abdankung eines Mäklers soll an der Börse, und durch die Zeitungen und Intelligenzblätter der Provinz bekannt gemacht werden.

A. L. R. a. a. O. §. 1888.

III. Französische Gesetzgebung.

§. 787.

Es gehören hierher die Verordnungen des Code du Commerce L. I. T. V. Sect. II. Des Agents de Change et Courtiers, und beziehungsweise auch die Vorschriften des T. VI. a. a. O. Sect. II. Des Commissionnaires pour les transports par terre et par eau, und Sect. III. Du Voiturier.

§. 788.

La loi reconnait, pour les actes de commerce, des agents intermédiaires; savoir, les agents de change et les courtiers.

C. d. C. L. I. T. V. Sect. II. Art. 74.

§. 789.

Il y en a dans toutes les villes qui ont une bourse de commerce.

C. d. C. a. a. O. Art. 75.

§. 790.

Les agents de change, constitués de le manière prescrite par la loi, ont seuls le droit de faire les négociations des effets publics et autres susceptibles d'être cotés, de faire pour le compte d'autrui les négociations des lettres de change ou billets, et de tous papiers commerçables, et d'en constater le cours.

Les agents de change pourront faire, concurremment avec les courtiers de marchandises, les négociations et le courtage des ventes ou achats des matières métalliques. Ils ont seuls le droit d'en constater le cours.

C. d. C. a. a. O. Art. 76.

Digitized by Google

§. 791.

Il y a des courtiers de marchandises,

Des courtiers d'assurances,

Des courtiers interprètes et conducteurs de navires,

Des courtiers de transport par terre et par eau.

C. d. C. a. a. O. Art. 77.

§. 792.

Les courtiers de marchandises, constitués de la manière prescrite par la loi, ont seuls le droit de faire le courtage des marchandises, d'en constater le cours; ils exercent, concurremment avec les agents de change, le courtage des matières métalliques.

C. d. C. a. a. O. Art. 78.

§. 793.

Les courtiers d'assurances rédigent les contrats ou polices d'assurances, concurremment avec les notaires; ils en attestent la vérité par leur signature, certifient le taux des primes pour tous les voyages de mer ou de rivière.

C. d. C. a. a. O. Art. 79.

§. 794.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.

Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchemans à

Digitized by Google

tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipage de vaisseau et autres personnes de mer.

C. d. C. a. a. O. Art. 80.

§. 795.

Le même individu peut, si l'acte du Gouvernement qui l'institue l'y autorise, cumuler les fonctions d'agent de change, de courtier de marchandises ou d'assurances, et de courtier interprète et conducteur de navires.

C. d. C. a. a. O. Art. 81.

§. 796.

Les courtiers de transport par terre et par eau, constitués selon la loi, ont seuls, dans les lieux où ils sont établis, le droit de faire le courtage des transports par terre et par eau; ils ne peuvent cumuler, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises, d'assurances, ou de courtiers conducteurs de navires, désignées aux articles 78, 79 et 80.

C. d. C. a. a. O. Art. 82.

§. 797.

Ceux qui ont fait faillite ne peuvent être agents de change ni courtiers, s'ils n'ont été réhabilités.

C. d. C. a. a. O. Art. 83.

§. 798.

Les agents de change et courtiers sont tenus d'avoir un livre revêtu des formes prescrites part l'art. 11.

Ils sont tenus de consigner dans ce livre, jour par jour, et par ordre de dates, sans ratures, entre-lignes ni transpositions, et sans abbréviations ni chiffres, toutes les conditions des ventes, achats, assurances, négociations, et en général de toutes les opérations faites par leur ministère.

C. d. C. a. a. O. Art. 84.

Digitized by Google

§. 799.

Un agent de change ou courtier ne peut, dans aucun cas et sous aucun prétexte, faire des opérations de commerce ou de banque pour son compte.

Il ne peut s'intéresser directement ni indirectement, sous son nom, ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale.

Il ne peut recevoir ni payer pour le compte de ses commettants.

C. d. C. a. a. O. Art. 85.

§. 800.

Il ne peut se rendre garant de l'exécution des marchés dans lesquels il s'entremet.

C. d. C. a. a. O. Art. 86.

§. 801.

Toute contravention aux dispositions énoncées dans les deux articles précédents, entraîne la peine de destitution, et une condamnation d'amende qui sera prononcée par le tribunal de police correctionnelle, et qui ne peut être au-dessus de trois mille francs, sans préjudice de l'action des parties en dommages et intérêts.

C. d. C. a. a. O. Art. 87.

§. 802.

Tout agent de change ou courtier destitué en vertu de l'article précédent, ne peut être reintégré dans ses fonctions.

C. d. C. a. a. O. Art. 88.

§. 803.

En cas de faillite, tout agent de change ou courtier est poursuivi comme banqueroutier.

C. d. C. a. a. O. Art. 89.

§. 804.

Il sera pourvu, par des réglements d'administration

Digitized by Google

publique, à tout ce qui est relatif à la négociation et transmission de propriété des effets publics.

C. d. C. a. a. O. Art. 90.

§. 805.

Le Commissionnaire[a]) qui se charge d'un transport par terre ou par eau, est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et s'il en est requis, de leur valeur.

C. d. C. L. I. Tit. VI. Sect. II. Art. 96.

a) Vergl. C. d. C. L. I. T. VI. S. I. Art. 91.

§. 806.

Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée.

C. d. C. a. a. O. Art. 97.

§. 807.

Il est garant des avaries ou pertes des marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

C. d. C. a. a. O. Art. 98.

§. 808.

Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

C. d. C. a. a. O. Art. 99.

§. 809.

La marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur, voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.

C. d. C. a. a. O. Art. 100.

§. 810.

La lettre de voiture doit être datée.

Digitized by Google

Elle doit exprimer:

La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter;

Le délai dans lequel le transport doit être effectué.

Elle indique:

Le nom et le domicile du voiturier.

Elle énonce:

Le prix de la voiture;

L'indemnité due pour cause de retard.

Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.

Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé sans intervalle et de suite.

C. d. C. a. a. O. Art. 102.

§. 811.

La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

C. d. C. a. a. O. Art. 101.

§. 812.

Le Voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose, ou de la force majeure.

C. d. C. L. I. T. VI. Sect. III. Art. 103.

§. 813.

Si par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

C. d. C. a. a. O. Art. 104.

Digitized by Google

§. 814.

La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier.

C. d. C. a. a. O. Art. 105.

§. 815.

En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou à son défaut, par le juge de paix et par ordonnance au pied d'une requête.

Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

C. d. C. a. a. O. Art. 106.

§. 816.

Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques.

C. d. C. a. a. O. Art. 107.

§. 817.

Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an, pour celles faites à l'étranger; le tout à compter, pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et pour les cas d'avaries, du jour où la remise des marchandises aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

C. d. C. a. a. O. Art. 108.

Digitized by Google

VIERTER ABSCHNITT.

Von den Schifffahrts-Abgaben und den Pflichten der Waarenführer auf Schiffsgefässen.

I. Von den Schifffahrts-Abgaben.

A. Vorbemerkung.

§. 818.

Von den Communications-Abgaben, als Rhein-Octroigefälle, Elb- und Weserzölle u. s. w., wird des Zusammenhanges wegen in den unten folgenden, diese Ströhme betreffenden Abschnitten die Rede sein. Es bedarf daher hier nur einer Erwähnung der hierher gehörigen allgemeinen Gesetze und der speciellen Verordnungen, welche nicht dort oder in den vorhergehenden Abschnitten, wie z. B. in den Hafen-Ordnungen, vorgetragen worden.

B. Freiheit des Wassertransportes.

§. 819.

Alles, was auf dem platten Lande erkauft werden darf, kann auch an jedem dazu schicklichen Orte auf Schiffe aller Art verladen werden, ohne an besondere Schiffstellen gebunden zu sein. In Absicht der Seeschifffahrt hat es übrigens bei den bestehenden Verfassungen, bei den zur Strohmschifffahrt berechtigten Schiffergilden und Innungen aber nur in sofern sein Bewenden, dass Niemand blos deshalb, weil er nicht zur Zunft gehört, von dem Betriebe des Wassertransportes auf Flusschiffen aller Art ausgeschlossen wer-

Digitized by Google

den darf. Indessen muss derjenige, der, ohne zünftig zu sein, nicht blos zu seinem eigenen Bedarf, sondern für Fremde diese Schifffahrt betreibt, dafür eine angemessene Gewerbesteuer, er mag in der Stadt, oder auf dem platten Lande wohnen, zur Staatscasse entrichten.

Verordnung vom 18. November 1808. §. 5.

Gesetz-Sammlung für 1808. S. 323.

Vergl. auch Strohm-Ordnung für den grossen und kleinen Friedrichsgraben v. 14. April 1806.

C. Gewerbesteuer vom Schiffergewerbe.

§. 820.

Nach dem Tarife, welcher in Gemässheit des Edictes vom 2. November 1810 die Gewerbesteuer bestimmt, gehören in die:

Erste Classe (welche nach Verschiedenheit des Erwerbes jährlich 1 Thlr., 1 Thlr. 8 gGr., oder 1 Thlr. 16 gGr. entrichtete):

1. Setzschiffer auf Kähnen unter dreissig Last, die Last zu 60 Berliner Scheffeln gerechnet;
2. Steuerleute auf Seeschiffen unter sechszig Last;

Zweite Classe (welche 2 Thlr., 2 Thlr. 16 gGr. oder 3 Thlr. 16 gGr. entrichtete):

1. Setzschiffer auf Kähnen über dreissig Last;
2. Steuerleute auf Seeschiffen über sechszig Last;
3. Strohmschiffer auf Fahrzeugen, die zusammen nicht über 15 Last laden.

Dritte Classe (welche 4 Thlr., 5 Thlr. 8 gGr. bis 6 Thlr. 16 gGr. entrichtete):

1. Seeschiffer mit Schiffen unter sechszig Last;

Digitized by Google

2. Strohmschiffer mit Kähnen über funfzehn und nicht über dreissig Last.

Vierte Classe (welche nach dem geringern oder grössern Gewerbe, 8, 12, 16 bis 20 Thlr. zahlte):

1. Seeschiffer mit Schiffen zu sechzig bis einhundert und zwanzig Last;
2. Strohmschiffer mit Kähnen von dreissig bis sechzig Last.

Fünfte Classe (welche ebenfalls nach dem geringern oder grössern Gewerbe, 24, 36, 48, 60, 72 bis 84 Thlr. zahlte):

1. Seeschiffer mit Schiffen über einhundert und zwanzig Last;
2. Strohmschiffer mit Kähnen über sechzig Last.

§. 821.

Nach dem Gesetze wegen Entrichtung der Gewerbesteuer vom 30. Mai 1820 wurde indessen verordnet:

1. Das Schiffergewerbe mit Stromschiffen und Lichterfahrzeugen wird nach Maassgabe ihrer Tragbarkeit von drei Last bis sechs Last mit 2 Thlr., über sechs Last bis zwölf Last mit 4 Thlr., und von da an steigend mit 2 Thlr. für sechs Last jährlich besteuert.

2. Die Rhederei ist nach §. 3 des Gesetzes als Handel mit kaufmännischen Rechten zu besteuern.

Es ist nämlich im A. L. R. Th. II. Tit. 8. §. 481 ausdrücklich bestimmt:

dass die Schiffsrheder in Ansehung der auf die Rhederei unmittelbar Bezug habenden Geschäfte kaufmännische Rechte haben sollen.

Eine andere Besteuerung des Schiffergewerbes als die vorstehend benannte, findet überhaupt nicht Statt.

Digitized by Google

§. 822.

Als Ausnahme ist verordnet:

dass das Schiffergewerbe mit Strohmschiffen und Lichterfahrzeugen unter und bis zu drei Lasten Tragbarkeit, gewerbesteuerfrei sein soll.

Gesetz vom 30. Mai 1820 §. 17.

§. 823.

Um die Gewerbesteuer der kleinern Kahn- und Lichterschiffer wieder auf die mässigen Sätze nach dem Gesetz vom 2. November 1810 zurückzubringen und zugleich die grössern, mehrere Fahrzeuge besitzenden Schiffer jenen gleich zu stellen und deren Abgabe mit ähnlichen Gewerben gleichen Ertrages in ein richtiges Verhältniss zu bringen, wurde vom 1. April 1824 an, der in dem Gesetz vom 30. Mai 1820 auf 2 Thlr. für jede sechs Last Tragbarkeit normirte Steuersatz auf:

„Einen Thaler zehn Silbergroschen"

ermässigt.

Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 1. Mai 1824, wegen Ermässigung der Gewerbesteuer bei kleineren Kahn- und Lichterschiffen.

Gesetz-Sammlung von 1824. S. 121.

Schiffer, die von fremden Orten mit Waaren kommen und bloss Rückfrachten annehmen, oder nur gelegentlich beim Durchgange etwas beiladen, bedürfen keines Fuhrmannsgewerbscheines.

Gesetz vom 7. September 1811 ad 159.
Gesetz-Sammlung für 1811. S. 279.

D. Canal-Abgaben und Schleusen-Aufzugsgeld.

§. 824.

Das Publicandum vom 8. September 1814 verordnete ad 3:

Die Canal-Zoll-Gefälle sollen in ein Schiffsgefässgeld verwandelt, und dies durch die Schiffer entrichtet werden, welche mit Rücksicht darauf ihre Frachtforderungen machen können.

Demnächst wiederholte

die Verordnung wegen Aufhebung der Wasser-, Binnen- und Provinzialzölle in den alten Provinzen der Monarchie vom 11. Juni 1816

diese Bestimmung, mit dem Zusatze:

„Dieses Schiffsgefässgeld wird hiernächst, wie das Schleusen-Aufzugsgeld, allein von dem Schiffer übernommen, ohne dass er dafür dem Eigenthümer der Waaren nach beendigter Fahrt gesetzlich etwas anrechnen kann, indem ihm übrigens frei steht, dieserhalb sich mit dem Eigenthümer bei Bedingung der Fracht zu einigen. Bis dahin, wo die Bestimmungen wegen des Schiffsgefässgeldes erfolgen können, bleibt es in Ansehung der Canal-Abgaben noch bei der jetzigen Verfassung.

a. a. O. §. 5.

Jenes Gesetz bestimmte zugleich, dass mit den innern Wasserzöllen auch die Schleusen-Abgaben aufgehoben werden, und dieselben durch das erwähnte Schleusen-Aufzugsgeld ersetzt werden sollten.

a. a. O. §. 4.

§. 825.

In Betreff der Saale und Unstrut wird durch

die Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 31. December 1826, wegen Entrichtung eines Schleusengeldes auf der Saale und Unstrut

Folgendes verordnet:

Zur Erleichterung der Schifffahrt und Holzflösserei auf der Saale und Unstrut sollen:

Digitized by Google

1) Vom 1. Februar 1827 ab, alle auf der Saale und der Unstrut von der Schifffahrt und der Holzflösserei bisher erhobenen Abgaben, sie mögen zur Staatscasse oder an Privatberechtigte entrichtet sein, aufhören. Ausgenommen sind hiervon nur die Abgaben, die von dem Flössholz auf der Saale bei Saaleck und Kösen zur Staatscasse erhoben und unverändert beibehalten werden.

2) Statt dieser aufhörenden Abgaben soll künftig auf der Saale und Unstrut an sieben Hebestellen, zu Calbe, Alsleben, Halle, Weissenfels, Freiburg, Nebra und Artern, ein Schleusengeld entrichtet werden.

3) Die zur Hebung von Abgaben bisher berechtigten Communen und Privatpersonen sollen für den zu erleidenden Verlust, nach der Bestimmung des Gesetzes vom 26. Mai 1818 §. 19 entschädigt werden.

4) Die Schleusen-Abgabe trägt der Schiffer, welcher ohne eine besondere Uebereinkunft nicht berechtigt ist, das Entrichtete dem Eigenthümer der Waare anzurechnen.

5) Wer es unternimmt, sich der Abgabe zu entziehen, zahlt, neben derselben, den vierfachen Betrag der Abgabe als Strafe.

Es ist später verordnet, dass an allen Schleusen, wo die Schleusen-Abgaben nach den Vorschriften und Sätzen des §. 4 des Gesetzes vom 11. Juni 1816 entrichtet werden, von kleinen Fahrzeugen ohne Cajüte, oder von kleinen Seebooten, wenn sie zum Waarentransporte gebraucht werden, nur die Hälfte des bisherigen Schleusengeldes, also $\frac{1}{2}$ Thlr. erhoben werden soll.

Allerh. Cabinets-Ordre vom 13. August 1821.
Gesetz-Sammlung von 1821. S 188.

Die in Stralsund, Greifswald und Wolgast früher in gewissen Abstufungen, nach der Grösse der Schiffe

Digitized by Google

erhobenen Tiefgelder, sollen künftig, ohne Rücksicht auf die Grösse der Schiffe, von jeder Schiffslast a) erhoben, und die Tarifsätze:

1) der Gellner Tiefgelder zu Stralsund, Greifswald und Wolgast
   a) von beladenen Schiffen auf . . . 2 Sgr. 4 Pf.
   b) von geballasteten Schiffen auf . . 1 - 2-
2) der Wolgaster Tiefgelder,
   a) von beladenen Schiffen auf . . . 1 - 2 -
   b) von gaballasteten Schiffen auf . . — Sgr. 7 Pf.

für jede Preussische Last bestimmt werden.

Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 23. December 1823. Gesetz-Sammlung für 1823 S. 13.

Nach Steinen und Schiffspfunden soll bei öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet werden, dagegen soll die Preussische Schiffslast 4000 Pfund enthalten.

Anweisung zur Verfertigung der Probemaasse und Gewichte nach §. 1 der Maass- und Gewicht-Ordnung vom 16. Mai 1816 §. 23.
Gesetz-Sammlung für 1816. S. 151.

a) Dort ist auch §. 8 bestimmt, dass der Faden bei dem Seewesen sechs Preussische Fuss enthält.

E. Aufhebung der sogenannten Schiffsbaufreiheits- und Volksführungsgelder.

§. 826.

Es wurde durch

die Declaration wegen Aufhebung der sogenannten Schiffsbaufreiheits- und Volksführungsgelder, vom 30. Juli 1812

verordnet:

Die auf den Grund älterer Licentreglements und Observanzen in den Preussischen Ostseehäfen noch Statt findende Einrichtung,

Digitized by Google

dass den Besitzern der im Lande erbauten Schiffe auf mehrere Jahre ein Theil der Licentgefälle unter der Benennung:

„Baufreiheitsgelder“

vergütigt wird, ingleichen, dass theils unbedingt, theils für gewisse Fälle, unter der Benennung:

„Volksführungsgelder“

ein Theil der Licentgefälle bonificirt wird,

ist rücksichtlich der Volksführungsgelder dem jetzigen Gange des Handels nicht angemessen, rücksichtlich der Schiffbaufreiheitsgelder aber gleichfalls von der Art, dass sie zur Erreichung des ursprünglich vor Augen gehabten Zweckes in dem beabsichtigten Umfange nicht beiträgt. Es wird daher festgesetzt, dass jene Prämien nicht mehr geleistet werden sollen. Damit indessen diejenigen, welche in Folge der bisherigen Verfassung ihre Speculation auf den Genuss der Baufreiheitsgelder bereits gemacht haben, durch die jetzige Verordnung nicht Nachtheil erleiden, so wird bestimmt:

1) dass für diejenigen Schiffe, auf welche der Freiheitsbrief schon ausgefertigt worden, die Vergütigung bis zum Ablauf der zugesicherten Befreiung fortdauern; und

2) für Schiffe, welche beim Erscheinen dieser Declaration schon im Bau, oder in der Hauptreparatur vom Kiel aus, begriffen sind, die Freiheitsbriefe in den sich dazu eignenden Fällen noch in sofern ausgefertigt werden sollen, als die Schiffseigenthümer innerhalb vier Wochen nachweisen, dass das Gefäss wirklich im Bau, oder in der gedachten Hauptreparatur begriffen ist.

Nach dieser Verordnung soll in den Ostseehäfen durchgängig verfahren werden.

Digitized by Google

F. Von der Vermessung der Schiffe, Behufs der nach derselben zu regulirenden Abgaben.

§. 827.

Durch die Cabinets-Ordre vom 25. September 1825, wegen Vermessung der Schiffe und der darnach zu regulirenden Abgaben ist Folgendes bestimmt:

1) Es soll Behufs der Vermessung der Schiffe und der darnach zu regulirenden Abgaben hinfüro in den gesammten Häfen der Monarchie eine gleiche Schiffslasten-Grösse angenommen werden, welche zu viertausend Berliner Pfund, oder funfzig Berliner Scheffel Roggen, zu achtzig Pfund der Scheffel, festgestellt wird.

2) Nach dem Ausfall der darnach vorzunehmenden Vermessung eines Schiffes sollen sämmtliche, lediglich von den Schiffsgefässen für die Benutzung des Hafens zu erlegende Abgaben geordnet werden, um auch hierbei die möglichste Einfachheit Statt finden zu lassen, und da diese Schiffsgefässgelder, wegen der örtlichen Verhältnisse, nicht überall gleich sein können, so ist es dem Finanz-Ministerio überlassen, solche für jeden Hafen besonders, und so, dass sie dem Verkehr nie nachtheilig werden können, festzusetzen und bekannt zu machen.

Gesetz-Sammlung für 1825. S. 205.

G. Erhöhung der Hafen-Abgaben von ausländischen Schiffen.

§. 828.

In Betreff der Erhöhung der Hafen-Abgaben von ausländischen, beladen ein- und abgehenden Schiffen ist durch die Cabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhedereien Nachstehendes verordnet:

Digitized by Google

1) Die Küstenfahrt von einem Preussischen Hafen nach einem andern inländischen Platze (cabotage), soll als ein ausschliesslich inländisches Gewerbe angesehen und deren Betrieb nur inländischen Seeschiffen erlaubt sein, bei Strafe der Confiscation von Schiff und Gut, in sofern ein ausländischer Seeschiffer dabei betroffen wird.

Ausnahmen hiervon können nur in dringenden Fällen von den Provinzialbehörden und nur zum allgemeinen Besten gestattet werden.

2) Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafen-Abgaben von ausländischen, beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen Preussischen Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden,

a) mit welchen Preussen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Tractaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

b) welche ihrerseits aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Mit dieser Beschränkung soll die Erhöhung nach folgenden Sätzen Statt finden:

a) von eingehenden Schiffen 2 Rthlr. pro Last von 4000 ℔

b) von ausgehenden . . 1 — - — - — -

c) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil, oder weniger, ihrer Lastengrösse beladen sind, beziehungsweise der halbe Satz, also eingehend . 1 — - — - — -

ausgehend . 15 Sgr. - — - — -

Digitized by Google

Schiffe, die mit Ballast beladen sind, unterliegen dieser erhöhten Schiffsabgabe nicht.

Der Ertrag dieser Abgabe soll nicht als eine erhöhte Einnahmequelle der Staatscasse angesehen, sondern zum Besten der Rhederei verwendet werden.

3) Um dem Rhederei-Gewerbe auch zugleich, so weit dies Seitens des Staates möglich ist, eine reelle Nahrungsquelle darzubieten, soll der Transport derjenigen Waaren, welcher für Rechnung des Staates Statt findet, vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden.

Gesetz-Sammlung für 1822. S. 177.

Vergl. ausserdem die Bestimmungen der Elbschifffahrts-Acte, Weserschifffahrts-Acte u. s. w., so wie der Zollvereins-Staaten in den betreffenden besondern Abschnitten.

II. Pflichten der Waarenführer auf Schiffsgefässen.

A. Preussische Gesetzgebung.

§. 829.

Gewässer, auf welchen Güterversendungen Statt finden, sind als Zollstrassen anzusehen, wenn sie den Gränzbezirk durchschneiden.

Die Häfen am Meere, mit den polizeilich dazu angewiesenen Einfahrten, sind die Zollstrassen an der Seeseite.

Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung vom 26. Mai 1818. §. 4. Gesetz-Sammlung von 1818. S. 65.

Der Transport über die Gränze und im Gränzbezirke von allen Gegenständen ohne Unterschied darf nur auf den Zollstrassen Statt finden.

An der Küste leidet indessen die Bestimmung, dass Waaren nur in bestimmte Häfen einzuführen sind, Ausnahme:

Digitized by Google

a) bei Fischerfahrzeugen, welche bloss frische Producte des Meeres einführen,

b) bei der Bergung des Strandgutes.

a. a. O. §. 7. vergl. §§. 4. 5.

§. 830.

Führer von Schiffsgefässen, welche weniger als fünf Lasten tragen können, sollen auf Anruf der Gränzaufseher, sobald wie zulässig, anhalten, und je nachdem die Gränzaufseher es verlangen, entweder deren Ankunft auf Zollböten abwarten, oder dem Ufer zusteuern und dort an dazu schicklichen Stellen anlegen.

§. 12. a. a. O. unter e. vergl. §. 10.

Wer mit abgabepflichtigen fremden oder gleichnamigen inländischen Waaren Handel oder Verkehr treibt, oder deren Transport besorgt, muss auch ausser dem Gränzbezirke den Steuerbeamten darüber richtige Auskunft geben, von wem und woher die Waaren bezogen worden, und wohin, auch an wen sie abgeliefert werden sollen.

Verordnung vom 19. Nov. 1824 Nr. 1. vergl. §. 15. a. a. O.

Die aus dem Auslande oder aus dem Gränzbezirke in das Innere übergehenden Waaren müssen mit der im Gränzbezirke empfangenen Bezettelung, bis zum Bestimmungsorte begleitet sein, zum Ausweis über die erfolgte Versteuerung oder Anmeldung.

Verordnung vom 19. November 1824. Nr. 3.

Was insbesondere Seeschiffer beim Einlaufen auf den Rheden und in den Häfen und Binnengewässern zu beobachten haben, enthalten die Hafenordnungen (s. oben).

§. 831.

Versendungen auf grossen Ströhmen in Gefässen, welche in der Regel zum Transport gebraucht werden, sind nur zu einer einmaligen Anmeldung im Gränzzollamte verpflichtet;

Digitized by Google

dagegen unterliegen Versendungen in Gefässen, die nicht fünf Lasten zu 4000 Pfund tragen können, wie bei dem Strassenverkehr einer zweifachen Anmeldung und Revision, wenn Controllämter vorhanden sind.

Vergl. §. 89 der Zollordnung.

§. 832.

Begleitscheine sind Documente, welche von den Behörden in der Absicht ausgestellt werden, den richtigen Eingang in inländische Bestimmungsorte, oder die wirklich erfolgte Ausfuhr ausser Landes bei solchen Gegenständen nachzuweisen, von welchen

a) die Verbrauchssteuer noch nicht erhoben ist;

b) von welchen die Zollgefälle gar nicht, oder nur nach geringen Sätzen, die in bestimmten Fällen Statt finden, entrichtet sind;

c) auf welchen bei der Bestimmung ausserhalb Landes ein Gefällerlass oder eine Ausfuhrprämie ruhet.

§. 26 a. a. O.

Der nach Umständen und Entfernung zu bestimmende Zeitraum der Gültigkeit des Begleitscheines soll jedoch in der Regel für den Transport auf Strömen nicht vier Monate, beim Transporte über See aber nicht sechs Monate überschreiten.

§. 27 a. a. O.

Der Waarenführer übernimmt aus dem Begleitscheine die Verpflichtung, für die Gefälle zu haften, und dieselbe Waare in dem bestimmten Zeitraume, an dem angegebenen Orte zur Revision und weitern Abfertigung unverändert zu stellen.

§. 28. a. a. O.

§. 833.

Sollten Naturereignisse oder Unglücksfälle den Waarenführer bei dem Transporte innerhalb Landes verhin-

Digitized by Google

dern, seine Reise fortzusetzen, und den Bestimmungsort in dem durch den Begleitschein bestimmten Zeitraum zu erreichen, so ist er verpflichtet, dem nächsten Steueramte Anzeige davon zu machen, welches entweder den Aufenthalt auf dem Begleitscheine bescheinigen, oder, wenn die Fortsetzung der Reise ganz unterbleibt, die Waaren unter Lageraufsicht nehmen muss.

Privatzeugnisse sollen jene amtliche Bescheinigung nicht ersetzen können.

§. 30 a. a. O.

§. 831.

Bei dem Gränzzollamte übergiebt der Waarenführer seine sämmtlichen, die Ladung betreffenden Papiere, in sofern kein Ansageposten vorhanden ist.

Betragen die Zollgefälle einer Ladung nicht über fünf Thaler, und die Consumtionssteuergefälle auch nicht mehr, so ist der Waarenführer nur zu einer mündlichen Angabe (Declaration) verpflichtet.

Die schriftliche Declaration muss enthalten:

a) die Zahl der Schiffsgefässe;

b) den Namen oder die Nummer des Schiffsgefässes, und den Namen des Schiffsführers;

c) den Namen der Waarenempfänger und deren Wohnort (nach den Frachtbriefen);

d) die Zahl der Collis und der Fastagen, und die Zeichen und Nummern derselben;

e) die Bescheinigung des Waarenführers, dass seine Angabe richtig sei, und dessen Unterschrift.

§. 80 a. a. O.

Der Declarant haftet für die Richtigkeit der Declaration, sie mag von ihm selbst oder von einem Dritten für

ihn verfasst, oder ausnahmsweise von dem Zollamte aufgenommen sein.

Verordnung vom 13. Juli 1829. §. 1. 2.

Gesetz-Sammlung von 1829. S. 95.

Vergl. §. 82 a. a. O.

Die nöthigen gedruckten Formulare zu den Angaben sollen auf Verlangen von den Aemtern unentgeldlich verabreicht und Anstalten getroffen werden, dass solche von den Preussischen Consuln im Auslande zu erhalten sind.

§. 83 a. a. O.

§. 835.

Auf den Grund der Declaration wird zur Revision der Waare geschritten, und wenn jene durch diese als richtig bestätigt wird, erfolgt die Entrichtung der schuldigen Gefälle.

Wünscht der Waarenführer, dass ein Theil der Ladung nicht revidirt werde, so kann hierin gegen Entrichtung des höchsten Abgabensatzes im Tarif gewillfahrt werden.

§. 84 a. a. O.

Vergl. §. 85 — 88 a. a. O.

§. 836.

Haben bloss Schiffer (und Frachtfuhrleute), denen der Transport der Waaren allein anvertraut worden, eine Contravention ohne Theilnahme und Mitwissen des Eigenthümers begangen, so geht das Eigenthum der Waaren nicht verloren. Vielmehr muss alsdann der Waarenführer ausser der sonst verwirkten Strafe den Werth der Waaren Statt der Confiscation[a]) entrichten, welche sonst bei jeder Contrebande oder Contravention als unmittelbare Folge eintritt.

§§. 134. 135. a. a. O.

Verordnung vom 1. November 1824.

Gesetz-Sammlung von 1824. S. 184.

A. L. R. Th. II. tit. 20. §§. 295. 296.

Digitized by Google

Rescript vom 16. Juni 1823.
v. Kamptz Annalen Bd. XXI. S. 315—317.

a) Ueber den Begriff der Confiscation überhaupt, und nach der Steuerordnung vom 26. Mai 1818 insbesondere s. v. Kamptz Jahrbücher XXXVI. S. 237.

§. 837.

Die Strafen, mit welchen unrichtige Declarationen, Hereinbringung oder Herausschaffung von Waaren, deren Ein- und Ausfuhr verboten ist, Vorenthaltung oder Umgehung der Gefälle geahndet werden, sind durch die Zollordnung §. 112 u. f. und das Allgemeine Landrecht Th. II. tit. 20. §. 286 u. f. bestimmt.

Vergl. auch: Verordnung vom 13. Juli 1829.
Gesetz-Sammlung von 1829. S. 95.

§. 838.

Es muss indessen hier noch erwähnt werden, wann bei dem Waarentransporte die Waarencontravention als vollbracht angenommen werden soll. Dies ist der Fall und es treten mithin die festgesetzten Strafen ein, sobald dem ersten Declarirungsamte vorübergefahren oder der Transport auf einem von demselben abführenden Seitenwege betroffen worden, oder auch wenn der Waarenführer in dem Gränzbezirke ausser der Tageszeit, oder auf Nebenwegen zur Tageszeit sich befindet, ohne auf die vorgeschriebene Art sich legitimiren zu können.

Verordnung vom 19. Nov. 1824.
Gesetz-Sammlung von 1824. S. 184.
§. 123 a. a. O.

Als Tageszeit werden in dieser Beziehung angesehen: in den Monaten Januar, Februar, October, November, December die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends; in den Monaten März, April, August, September die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends; in den Monaten

Digitized by Google

Mai, Junius, Julius die Zeit von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends.

Ausnahmen hiervon finden Statt:

a) (in Ansehung der Waaren, welche mit der gewöhnlichen Post versandt werden, oder welche Reisende mit Extrapost bei sich führen, welches sich aber auf den Transport von Kaufmannsgütern durch Extrapost nicht erstreckt);

b) wenn die Erlaubniss des betreffenden Hauptzollamtes oder Nebenzollamtes erster Classe, vor der Ueberschreitung der Gränz- oder Binnenlinie in der gesetzlichen Form dazu ertheilt ist.

§. 8. a. a. O.

Kann jedoch in vorgenannten Fällen der Waarenführer einen vollständigen Beweis darüber führen, dass er nicht Gegenstände, die mit einem Verbote betroffen sind, ein- oder ausführen, oder dem Staate Gefälle entziehen wollen oder können, so werden sie nur mit einer nach den Umständen zu ermessenden Ordnungsstrafe von einem bis zehn Thalern, oder verhältnissmässiger Gefängnissstrafe gezahlt.

§. 124. a. a. O.

§. 839.

Was die Bestrafung der Schiffer und Fuhrleute, die sich einer Veruntreuung der ihnen zum Transporte anvertrauten Güter schuldig machen, betrifft, so sind hin und wieder Zweifel vorgekommen, ob Schiffer, d. h. Führer von See- und Flussfahrzeugen, wie auch Fuhrleute, welche von den ihnen zum Transporte anvertrauten Waaren etwas entwenden, mit der Strafe des Diebstahls, oder nur des Betrugs wegen Veruntreuung eines in ihrem Gewahrsam befindlichen fremden Eigenthums zu belegen sind. Da dies Verbrechen aber we-

Digitized by Google

gen seiner Vielfältigkeit, schädlichen Folgen und Schwierigkeit, demselben vorzubeugen, eine geschärfte Strafe verdient, so ist durch

das Gesetz vom 14. April 1824, wegen Bestrafung der Schiffer und Fuhrleute, die sich einer Veruntreuung der ihnen zum Transport anvertrauten Güter schuldig machen, (Gesetz-Sammlung von 1824. S. 79)

Folgendes verordnet:

1) Schiffs- und Kahnführer jeder Art, wie auch Fuhrleute, sie mögen Eigenthümer des Schiffsgefässes oder Fuhrwerkes sein oder nicht, die sich einer Veruntreuung oder Entwendung der ihnen zum Transporte anvertrauten Güter schuldig machen, sind mit der Strafe des gemeinen Diebstahls unter erschwerenden Umständen, mithin mit körperlicher Züchtigung und Strafarbeit von sechs Wochen bis zu drei Jahren zu belegen.

a. a. O. §. 1.

2) Wer, nach einmal schon geschehener Verurtheilung, dieses Verbrechens zum zweiten Male durch Erkenntniss schuldig befunden wird, verliert ausserdem noch die Befugniss zum fernern Betriebe des Schiffer- oder Fuhrmanns-Gewerbes.

a. a. O. §. 2.

B. Fremde Gesetzgebung.

§. 840.

Es bedarf hier vorzugsweise einer Erwähnung der hierher gehörigen Oestreichischen Gesetze, da die Principien derselben, namentlich von denen der Zollvereinsstaaten, wesentlich abweichen.

An den Gränzgewässern werden die Stellen, an welchen Waaren auf die Fahrzeuge gebracht, oder

Digitized by Google

von denselben gelandet werden dürfen, kenntlich bezeichnet. Ausser diesen Stellen ist es keinem Fahrzeuge gestattet, zu landen, anzulegen, vor Anker zu gehen, oder dasselbe durch Seile, Böte, Bretter oder andere schwimmende Körper mit dem Ufer in Verbindung zu setzen.

K. K. Zoll- und Staats-Monopols-Ordnung §. 23.

§. 841.

An der Seeküste des Festlandes, oder den im Zollgebiete begriffenen Inseln werden die Seehäfen, welche mit Waaren besucht werden dürfen, durch öffentliche Kundmachung zur allgemeinen Kenntniss gebracht. Alle andern Häfen, Buchten und Gestade, so wie die vor denselben gelegenen Sümpfe und Lagunen, sammt den die letztern durchschneidenden Canälen, welche nicht als Zollstrassen bezeichnet sind, werden als Nebenwege betrachtet, und unterliegen dem für diese Wege festgesetzten Verbote.

a. a. O. §. 24. vergl. §. 21.

§. 842.

Durch besondere Anordnungen wird bestimmt, welchen Fahrzeugen und mit welcher Ladung es ausser dem Falle, dass die überwiegende Gewalt eines zufälligen Ereignisses hierzu zwingt, untersagt sei, sich der Seeküste zu nähern, in deren Nähe vor Anker zu gehen, oder zu laviren.

a. a. O. §. 34.

§. 843.

Die Fahrzeuge, welche Waaren führen, müssen, wenn dieselben sich der Zolllinie auf die Entfernung einer Oestreichischen Meile nähern, ohne dass sie hierzu die überwiegende Gewalt eines zufälligen Ereignisses zwingt, mit einem

Digitized by Google

Schiffs-Manifeste, d. i. mit einem genauen Verzeichnisse der Zahl und der Zeichen der auf dem Fahrzeuge befindlichen Päcke, Kisten, Ballen, oder anderen Behältnisse, so wie der Menge und Gattung der geladenen Waaren versehen sein. Dies Verzeichniss ist von dem Schiffs-Capitain, oder demjenigen, der dessen Stelle vertritt, zu unterzeichnen.

Die Menge und Gattung der Waaren braucht nicht nach dem Maassstabe und den Benennungen des Zoll-Tarifes bezeichnet zu werden. Es ist gestattet, die Menge nach den Maassen anzugeben, nach denen der Gegenstand im Handelsverkehre gewöhnlich verkauft zu werden pflegt. Sowohl die Angabe der Menge, als auch jene der Gattung muss aber richtig sein, und gleich der angegebenen Zahl und den Zeichen der Behältnisse mit dem wirklichen Zustande der Ladung übereinstimmen.

In dem Manifeste sollen die Gegenstände, welche dem Schiffsführer gehören, der Schiffs-Proviant und das Gepäcke der auf dem Fahrzeuge befindlichen Reisenden, getrennt von den Waaren, welche zum Transport von andern Personen übernommen wurden, aufgeführt werden.

a. a. O. §. 35.

§. 814.

Von der Anordnung, dass die mit Waaren beladenen Fahrzeuge bei der Annäherung an die Zolllinie mit dem Schiffs-Manifeste versehen sein müssen, sind blos ausgenommen:

a) Kriegsfahrzeuge, in Absicht auf die während eines Seekrieges erbeuteten Gegenstände.

b) Küstenfahrer, wenn dieselben keine andern Gegenstände führen, als solche, welche Hülfs-Zollämter zu Folge des Zoll-Tarifes bei der Einfuhr, ohne Un-

terschied der Menge, in der dieselben vorkommen, in die Verzollung zu nehmen befugt sind.

a. a. O. §. 36.

§. 845.

Bei dem Einlaufen in einen Seehafen, der dem zollpflichtigen Verkehre geöffnet ist, muss das Schiffs-Manifest dem zur Uebernahme dieser Papiere bestimmten Amte, oder Posten, oder wo kein Amt hierzu bestimmt wäre, den Zollbeamten, oder dem Angestellten der Gränz- oder Gefällenwache, der an Bord kommt, übergeben werden.

a. a. O. §. 37.

§. 846.

Das Verbot des Waaren-Transports über die Zolllinie zur Nachtzeit erstreckt sich zwar nicht auf das Einlaufen der vom Meere kommenden Fahrzeuge in einen dem zollpflichtigen Verkehre geöffneten Hafen. Es darf jedoch in einem solchen Hafen keine Art der Ein- oder Ausladung von Waaren nach Sonnenuntergang und vor Sonnenaufgang vorgenommen werden.

a. a. O. §. 38.

§. 847.

Keine Waare darf, ohne schriftliche Bewilligung des Zollamtes und ohne Beisein der hierzu bestimmten Zollbeamten oder Diener, aus- oder eingeladen werden. Die Aus- oder Einladungen finden nur an den hierzu in jedem Hafen bestimmten Plätzen Statt. Gegenstände, die bei dem zollamtlichen Verfahren der Abwiegung oder Abmessung unterliegen, dürfen von dem Ufer oder dem Orte der Lagerung nur, nachdem dieselben von dem Zollamte oder den Abgeordneten desselben abgewogen oder gemessen wurden, erhoben werden.

a. a. O. §. 39.

Digitized by Google

§. 848.

Bei dem Ein- und Auslaufen, so wie bei dem Aufenthalte in dem Hafen sind die Polizei-Vorschriften, und insbesondere die Anordnungen, welche den Umfang des Hafens, die zu demselben gehörenden Rheden oder Buchten, und die gestatteten Einfahrten bezeichnen, genau zu beobachten.

a. a. O. §. 40.

§. 849.

Führt ein Fahrzeug Gegenstände eines Staats-Monopoles, und vollzieht dasselbe diesen Transport nicht unmittelbar im Auftrage und für Rechnung des Staatsschatzes, so müssen die gedachten Gegenstände, wenn nicht für den Hafen eine andere Anordnung besteht, längstens binnen vier und zwanzig Stunden nach dem Einlaufen in den Hafen in amtliche Verwahrung überliefert und in demselben bis zur Abfahrt gelassen werden.

a. a. O. §. 41.

§. 850.

In Verbindung mit den Anordnungen über das Verbot der Annäherung von Fahrzeugen an die Seeküste, so wie des Ankerns oder Lavirens in der Nähe derselben, wird durch eigene Bekanntmachungen bestimmt, welche Befugnisse den Zollbeamten, und den Angestellten der Gränze, und der Gefällenwache rücksichtlich der Fahrzeuge, die sich der Seeküste nähern, oder in deren Nähe ankern oder laviren, eingeräumt seien.

a. a. O. §. 42.

§. 851.

Die Zollbeamten der Gränz- und Gefällenwache sind berechtigt, sich auf jedes Fahrzeug, das in Häfen oder Rheden einläuft, oder aus denselben

abfährt, auf Flüssen oder Canälen die Fahrt zu Berg oder zu Thal macht, zu begeben, auf demselben bis zur Ausladung oder Abfahrt zu verweilen, die Schiffsräume, Kammern, Kisten, Ballen, Päcke oder sonstigen Behältnisse zu öffnen und zu untersuchen; Alles dieses sowohl vor, als nach der Ueberreichung der Zollerklärung. Sie können endlich, bis die Untersuchung der Ladung vollzogen ward, die Luke mit Sonnenuntergang schliessen, wonach letztere nur in Gegenwart derselben wieder geöffnet werden darf. Ausser den Fällen, in welchen das Gesetz ausdrücklich festsetzt, dass diese Maassregeln auf Kosten der Partei zu ergreifen seien, ist derselben dadurch keine Ausgabe zu verursachen. In jedem Falle ist jedoch den Angestellten, welche in der Ausübung ihrer Dienstverrichtung auf dem Fahrzeuge verweilen, eine angemessene Unterkunft unentgeldlich zu gewähren.

a. a. O. §. 43.

§. 852.

Die Fahrzeuge der Kriegs-Marine, und überhaupt alle dem Staate gehörenden Fahrzeuge sind den Bestimmungen, welche für die Fahrzeuge überhaupt bestehen, in jeder Beziehung unterworfen.

a. a. O. §. 44.

§. 853.

Fischerfahrzeuge dürfen nicht zum Transporte von Waaren verwendet werden.

a. a. O. §. 45.

§. 854.

Wird ein Fahrzeug durch feindliche Verfolgung, Sturm, oder durch die Uebermacht eines andern zufälligen Ereignisses gezwungen, in einen dem zollpflichtigen Verkehre nicht geöffneten Hafen oder Canal einzulaufen, oder über-

Digitized by Google

haupt an einer Stelle des Meeresufers, an welcher der Eingang von Waaren nicht gestattet ist, zu landen oder anzulegen, so soll der Capitain oder Führer des Fahrzeuges, längstens binnen vier und zwanzig Stunden, die Anzeige an das nächste Zollamt erstatten, unabhängig von der Beobachtung der bestehenden besondern polizeilichen Anordnungen. Die Zollbeamten und die Angestellten der Gränz- oder Gefällenwache sind berechtigt, bis zum Abgange des Fahrzeuges alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine unbefugte Ein- oder Ausladung zu hindern, insbesondere wenn es nothwendig erkannt wird, zu fordern, dass die am Bord befindlichen Waaren in amtliche Verwahrung zu Lande gebracht werden.

a. a. O. §. 46.

§. 855.

Die in Folge eines Schiffbruches, oder eines andern Seeunfalles gestrandeten Waaren sind jedes Mal ohne Verzug in amtliche Verwahrung zu nehmen, oder so fern dies nicht thunlich ist, unter genaue Bewachung zu stellen. Mit denselben wird, gleichwie mit Gegenständen, die wegen des Abganges einer vorschriftmässigen Waarenerklärung bei einem Amte aufbewahrt werden, verfahren.

a. a. O. §. 47.

§. 856.

In allen Fällen, in denen eine Abweichung von den allgemeinen Bestimmungen über den zollpflichtigen Verkehr an der Seeküste wegen eines zufälligen Ereignisses angesprochen wird, muss das letztere, längstens binnen vier und zwanzig Stunden, von dem Zeitpuncte, in welchem die Küste berührt wurde, an gerechnet, dem nächsten Zollamte angezeigt,

Digitized by Google

und bei der über die Anzeige zu pflegenden Untersuchung durch diejenigen Beweise dargethan werden, welche nach den Seegesetzen geeignet sind, den Ansprüchen auf die Vergütung erlittener Schäden gegen die Versicherer zur Begründung zu dienen, oder den Schiffsführer vor Verantwortung zu schützen.

a. a. O. §. 48.

§. 857.

Die Bestimmungen über das bei erlittenen Seeunfällen zu beobachtende Verfahren erstrecken sich auch auf die Unfälle, welche auf andern Gränzgewässern, als der See, zu einer Abweichung von den allgemeinen Anordnungen über die Bedingungen, unter denen das Landen oder Anlegen gestattet ist, zwingen.

§. 858.

Auch an denjenigen Stellen der Gränzgewässer, an denen es erlaubt ist, zu landen, darf die Ein- oder Ausladung zollpflichtiger Gegenstände nur unter denselben Bedingungen Statt finden, welche für die Ein- oder Ausladungen in Seehäfen vorgezeichnet sind.

a. a. O. §. 49.

§. 859.

Als Schleichhandel durch versuchte gesetzwidrige Waareneinfuhr in das Zollgebiet ist zu betrachten:

Wenn unterlassen wird, von Fahrzeugen, die von der See in einen Hafen eingelaufen sind, oder die auf Gränzgewässern aus dem Auslande ankamen, in den durch die Vorschrift bestimmten Fällen, die auf denselben befindlichen Gegenstände der Staats-Monopole binnen der vorgeschriebenen Frist anzugeben und in amtliche Verwahrung zu überliefern; oder

Wenn Waaren, die von der See oder vom Auslande in Seehäfen, oder auf Gränzgewässer gebracht wurden,

a) zu einer Zeit, in welcher dies untersagt ist, oder

b) ohne Bewilligung des Zollamtes, und ohne Beisein der hierzu bestimmten Beamten oder Angestellten,

von den Fahrzeugen ausgeladen, oder auf dieselben eingeladen, oder

c) gegen die Vorschrift, vor der gepflogenen Amtshandlung, von dem Ufer oder dem Orte der Lagerung erhoben

werden, oder

Wenn

a) Fahrzeuge, die Waaren führen, in Seehäfen des Zollgebietes, welche dem zollpflichtigen Verkehre nicht geöffnet sind, oder insbesondere

b) Fahrzeuge, die Gegenstände eines Staats-Monopols führen, in Häfen, welche der Einfuhr dieser Gegenstände nicht geöffnet sind,

einlaufen.

K. K. Strafgesetz über Gefällsübertretungen §. 191.

§. 860.

Ein Versuch des Schleichhandels ist es ferner:

Wenn auf Gränzgewässern, mit Uebertretung des bestehenden Verbotes, ausser den hierzu bezeichneten Stellen, gelandet, angelegt, vor Anker gegangen, oder das Fahrzeug mit dem Ufer durch Seile, Boote, Bretter, oder andere schwimmende Körper in Verbindung gesetzt wird; oder:

Wenn die Vorschriften, zu Folge welcher Fahrzeuge, die mit bestimmten Gegenständen beladen sind, sich dem

Digitized by Google

Ufer auf eine durch diese Vorschriften festgesetzte Entfernung nicht nähern, innerhalb der letztern nicht ankern, oder laviren dürfen, übertreten werden; oder

Wenn das Verbot des Waaren-Transportes durch Fischerfahrzeuge zur See übertreten wird, wobei nicht blos der Führer des Fahrzeuges, der die Waaren zum Transporte übernahm, sondern auch derjenige, der ihn mit der Kenntniss des Umstandes, dass das Fahrzeug ein Fischerfahrzeug sei, zum Transporte gedungen, oder bestellt hat, strafbar ist.

a. a. O. §. 192.

§. 861.

Als Schleichhandel durch versuchte gesetzwidrige Waarenausfuhr aus dem Zollgebiete ist zu betrachten:

1) Wenn Gegenstände, die aus dem Zollgebiete in einen innerhalb der Zolllinie gelegenen Seehafen, oder an das Ufer eines Gränzgewässers gebracht wurden, und einem Ausfuhrzolle, oder einem Ausfuhrverbote unterliegen, gegen die Vorschrift

   a) an Stellen oder Plätzen, an denen die Waareneinladungen untersagt sind, oder

   b) zu einer Zeit, zu welcher die letztern nicht Statt finden dürfen, oder

   c) ohne Bewilligung des Zollamtes, und ohne Beisein der hierzu bestimmten Beamten, wo diese Bewilligung und die Gegenwart der Beamten vorgeschrieben ist,

   auf ein Fahrzeug gebracht werden; oder

2) Wenn Waaren, die einem Ausfuhrzolle, oder einem Ausfuhrverbote unterliegen, bei einer

Digitized by Google

a) zur Durchfuhr durch das Zollgebiet erklärten, oder

b) zur Ausfuhr aus dem Zollgebiete unter amtlichem Verschlusse angewiesenen

Waarensendung in die unter amtlichen Verschluss gelegten Päcke oder Behältnisse beigepackt, oder Statt der im Zollgebiete abgelegten Waaren unterschoben werden.

a. a. O. §. 194.

§. 862.

Ist in dem Schiffs-Manifeste, das nach den Zollgesetzen von dem Führer eines in einen Seehafen einlaufenden, oder sich der Seeküste nähernden Fahrzeuges einem Amte oder einem Beamten überreicht wird, oder in der Anzeige über die für einen andern Hafen bestimmten, so wie diejenigen Waaren, deren Bestimmung dem Führer des Fahrzeuges unbekannt ist, eine Unrichtigkeit in Absicht auf die Gattung, Art oder Menge der Waaren enthalten, so gelten die in den §§. 283 bis 286 enthaltenen Bestimmungen.

a. a. O. §. 289.

Die Strafe wegen der Unrichtigkeit des Schiffs-Manifestes oder der Anzeige über die nach einem andern Hafen bestimmten Waaren, oder über die Gegenstände, deren Bestimmung dem Schiffsführer unbekannt ist, trifft den Schiffsführer. Die auf dem Schiffe vorhandenen Waaren haften in diesen Fällen für die Strafe, wenn dieselben dem Schiffsführer gehören, oder wenn deren Eigenthümer selbst als Urheber, Thäter, Mitschuldiger oder Theilnehmer der Uebertretung strafbar ist.

a. a. O. §. 308.

Digitized by Google

§. 863.

Verweigert Jemand Beamten, die sich einfinden, den Vorschriften gemäss eine Durchsuchung auf einem Schiffe oder Fahrzeuge vorzunehmen, ohne gesetzlichen Grund, die Aufnahme auf das Schiff, oder Fahrzeug u. s. w., so wird eine Strafe von zehn bis hundert Gulden verhängt.

Wenn aber die Verweigerung von der Art war, dass zur Hinwegräumung der durch dieselben entstandenen Hindernisse Gewalt angewendet werden musste, und fand die Verweigerung Statt:

a) um Schleichhandel, oder eine schwere Gefällsübertretung zu verüben, oder

b) Schleichhandel, oder eine schwere Gefällsübertretung der Entdeckung, oder

c) den Gegenstand oder Thäter des Schleichhandels, oder einer schweren Gefällsübertretung der Entdeckung oder Ergreifung zu entziehen,

so ist, wenn nicht die Behandlung nach den allgemeinen Strafgesetzen Platz greift, die in dem §. 232 festgesetzte Strafbestimmung anzuwenden, d. h. Arrest von acht Tagen bis zu sechs Monaten.

a. a. O. §§. 455. 456.

§. 864.

Ist ein Fahrzeug, welches mit dem Schiffs-Manifeste versehen sein soll, mit demselben nicht versehen, oder verweigert der Schiffsführer, auf die Aufforderung der hierzu nach dem Gesetze berechtigten Beamten, die Vorlegung des Schiffs-Manifestes, oder die Ertheilung einer Abschrift von demselben, so unter-

Digitized by Google

liegt der Schiffsführer einer Strafe von zehn bis zweihundert Gulden.

a. a. O. §. 460.

§. 865.

In Russland ist vom Departement des auswärtigen Handels im Jahre 1834 folgende Verfügung erlassen: Es sollen

1) die Schiffer Russischer Schiffe, welche das Recht zum auswärtigen Handel nicht besitzen, durchaus keine Waaren zum Verkaufe, oder zur Uebergabe an Russische Kaufleute erster und zweiter Gilde für eigene Rechnung vom Auslande mitbringen, auch nicht für ihre Rechnung Russische Producte zur Ausfuhr ins Ausland von jenen Kaufleuten erhandeln. Im Uebertretungsfalle unterliegen sie der Strafe, welche auf Handel ohne gesetzliche Berechtigung steht.

2) Auch sollen Schiffer Russischer Schiffe, welche kein Recht zum eigenen auswärtigen Handel besitzen, nicht Bevollmächtigte solcher Personen sein, welche im Besitze des Rechts zu solchem Handel sind, nur mit Ausnahme der Fälle, wenn sie von solchen Personen mit einem auf Grundlage des §. 147 der Gildeordnung ertheilten Creditive dazu bevollmächtigt wurden.

§. 866.

Das Russische Departement des auswärtigen Handels hat ferner:

Den Zollämtern und Barrieren für den Handel mit Europa die Vorschrift ertheilt, dass sie bei Annahme solcher Connoissemente und Frachtbriefe von Schiffern und Fuhrleuten, worauf weder von den ausländischen Absendern der Waaren, noch von den Schiffern oder Fuhrleuten Specificationen verzeichnet sind, wie sie laut Finanz-Ministerial-Circulars an die Zollbehörden vom 1. Juni 1833 Art. 8. gestattet werden, also bei solchen, wodurch der Text des Connoissements selbst verändert wird, die Schiffer und Fuhrleute anhalten sollen, diese Specificationen auf derselben Grundlage zu unterzeichnen, wie die nicht unterschriebenen Connoissemente und Frachtbriefe selbst.

Digitized by Google

FÜNFTER ABSCHNITT.

Von dem Verfahren in Schifffarths-Sachen und den dabei concurrirenden Behörden.

I. Vorbemerkung.

§. 867.

Bereits in der Geschichte des Seerechts und in dem Abschnitte von den Consulaten ist derjenigen ältern Institute im Allgemeinen Erwähnung gethan, welche hierher gehören und zur Entwickelung der jetzt bestehenden beigetragen haben a). Es genügt daher hier eine kurze Darstellung jener Einrichtungen, in sofern sie den Preussischen Staat insbesondere betreffen, so wie des jetzt Statt findenden Verfahrens, mit Berücksichtigung der wichtigsten Gesetze fremder Staaten. In sofern indessen zur Regulirung der Schifffahrts-Angelegenheiten und Entscheidung derselben in streitigen Fällen, für einzelne Flüsse, z. B. den Rhein, besondere Behörden bestehen, ist das bei letztern angeordnete Verfahren, des Zusammenhanges wegen, in den besondern Abschnitten vorgetragen, welche der für jene Flüsse bestehenden Gesetzgebung gewidmet sind.

a) Vergl. darüber die äusserst vollständigen Notizen in A. de Miltitz Manuel des Consuls T. I.

II. Preussische Gesetzgebung.

A. Behörden.

§. 868.

Die Errichtung von Commerz- und Admiralitäts-Collegien in den Seestädten des alten Herzogthums Preussen erfolgte bereits im 17. Jahrhundert.

Digitized by Google

Vergl. Benjamin Raules, Deduction van een nieuwe Admiraliteyts- en Commerciencollegii in Colbergen, Conigsbergen ende Mümmel. Haag, 1680. (In deutscher Uebersetzung, Königsberg 1680.)

Das durch das Reglement vom 5. August 1785 reorganisirte Commerz- und Admiralitäts-Collegium zu Königsberg ressortirte von der Ostpreussischen Krieges- und Domainen-Kammer. Es war demselben überhaupt die Aufsicht über Handel und Schifffahrt anvertraut; insbesondere stand ihm zu: die Ernennung der Mäkler, die Ausübung der Hafenpolizei und die Aufsicht über die Lootsen zu Königsberg, Pillau und Memel, die Aufsicht über die Ausrüstung der Preussischen Schiffe u. s. w.

Als Gerichtshof[a]) erkannte es in zweiter Instanz:

in allen Rechts-Streitigkeiten zwischen Kaufleuten und Seeleuten, in sofern dieselben sich auf die See- oder Fluss-Schifffahrt bezogen;

in allen bei Schiffen vorkommenden hypothekarischen Schuldsachen;

in allen Havarie- und Assecuranz-Sachen.

Ferner lag ihm die Ausfertigung aller auf Handel und Schifffahrt Bezug habenden Urkunden ob, z. B. der Bielbriefe u. s. w.

Die Appellation von den Erkenntnissen des Commerz- und Admiralitäts-Collegiums ging an die Ober-Revisions-Deputation des General-Directoriums zu Berlin[b]).

a) Die Competenz desselben in Wechselsachen u. s. w. gehört nicht hierher.

b) Vergl. F. v. Raumer Historisches Taschenbuch 7. Jahrgang (1836), in der Abhandlung unter dem Titel: das königlich Preussische General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium. S. 399 — 427.

§. 869.

Von dem Handels- und Admiralitäts-Collegium ressortirten folgende Behörden:

Digitized by Google

1) Das Wettgericht zu Königsberg, errichtet durch das Reglement vom 20. Juni 1792, welches in handelsrechtlichen Contraventionen und in Handelsstreitigkeiten zwischen den Kaufleuten entschied.

2) Das See- und Hafen-Gericht zu Pillau, errichtet durch das Reglement vom 9. Februar 1787. Demselben gebührte die Aufsicht über alle Hafeneinrichtungen, über das Lootsenwesen, Strandungsangelegenheiten u. s. w.

Als Gerichtshof erkannte es über alle Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten, den Rhedern und den Schiffscapitainen in Betreff der Ladung u. s. w.

Auch gebührte ihm die Annahme und Ausfertigung der See-Proteste, die Schätzung der Schäden u. s. w.

Die Appellation von den Erkenntnissen desselben ging an das Commerz- und Admiralitäts-Collegium; in dritter Instanz entschied das Ober-Revisions-Collegium zu Berlin.

3) Das Handels- und Schifffahrts-Gericht zu Memel, errichtet durch das Reglement vom 9. Februar 1787.

Dasselbe war mit der Hafen-Polizei und der Aufsicht über die Schifffahrt überhaupt beauftragt, so wie mit der Ausfertigung aller hierher gehörigen Acte, jedoch mit Ausnahme der Bielbriefe, deren Ausfertigung dem Commerz- und Admiralitäts-Collegium vorbehalten blieb.

4) Das Wettgericht zu Tilsit.

5) Das Wettgericht zu Insterburg.

6) Das Wettgericht zu Ragnit.

§. 870.

Dem zu derselben Zeit errichteten Commerz- und Admiralitäts-Collegium zu Danzig wurden im Jahre 1801 die Verrichtungen des dortigen, seit langer Zeit bestandenen Wett- und Handelsgerichts übertragen.

Digitized by Google

Es war die Appellation von den Erkenntnissen desselben an eine hierzu besonders niedergesetzte Commission zulässig, welche aus Mitgliedern des Landesjustiz-Collegiums und der Kammer zu Marienwerder zusammengesetzt war. In dritter Instanz entschied das Ober-Revisions-Collegium zu Berlin.

Zum Ressort jenes Collegiums gehört:

Das Wettgericht zu Elbing.

§. 871.

Zu Stettin bestand früher ein bereits im Jahre 1466 eingesetztes See- und Wettgericht, welches im Jahre 1723 bestätigt wurde; dasselbe bestand aus acht Alterleuten, welche aus der Kaufmannschaft genommen wurden, und einem Justitiar.

§. 872.

In Folge der neuern Gesetzgebung ressortirt von der Section der Gewerbe-Polizei im Ministerium des Innern:

Die Handels-Polizei, im weitesten Sinne des Wortes, mithin alle Bestimmungen über den in- und ausländischen Handel, in so weit nicht rücksichtlich des letztern die Wirksamkeit des Departements der auswärtigen Angelegenheiten, von welchem die Handels-Commissairs ressortiren, eintritt; die Marktrechte, Taxen, alle Anstalten und Meliorationen zur Beförderung des Handels, besonders die Fürsorge wegen der Seehäfen, Schiffbarmachung der Ströhme, Anlegung von Canälen u. s. w.

Publicandum vom 16. December 1808. 7. f.
Gesetz-Samml. für 1808. S. 361.
Cabinets-Ordre vom 8. Juni 1825.
Gesetz-Samml. für 1825. S. 151.

Digitized by Google

§. 873.

Durch die Verordnung vom 26. December 1808 ist hinsichtlich der Provinzial-Admiralitäts-, Commerzial-, Wett- und Schifffahrtsbehörden bestimmt, dass:

die landespolizeilichen Verwaltungszweige dieser Specialbehörden zu den Regierungen,

die ortspolizeilichen zu den Orts-Polizei-Obrigkeiten, und

die Rechtspflege, in sofern sie damit beauftragt gewesen, zu den competenten Gerichten übergehen.

Verordnung vom 26. December 1808. §. 6.
Gesetz-Sammlung für 1808. S. 466.

Es sind daher gegenwärtig die für jene Geschäftszweige noch bestehenden besondern Behörden grösstentheils Commissionen, welche aus Mitgliedern der gewöhnlichen administrativen Behörden und der competenten Gerichtshöfe zusammengesetzt sind.

§. 874.

In dieser Beziehung gehören hierher:

Das Commerz- und Admiralitäts-Collegium zu Königsberg [a]).

Dasselbe wurde durch die Cabinetsordre vom 6. März 1812 ausdrücklich als Handelsgericht für die Stadt Königsberg beibehalten. Es bestehet aus einem Director und zehn Mitgliedern (Commerzien- und Admiralitäts-Räthen), von denen fünf Rechtsgelehrte sind, fünf aber aus dem Kaufmannsstande erwählt werden. Dies geschieht in Gemässheit des königl. Statuts für die Kaufmannschaft vom 25. April 1823 durch letztere, wobei jedoch die königliche Bestätigung nachgesucht werden muss. Die kaufmännischen Mitglieder haben ebenfalls ein votum decisivum, ausgenom-

Digitized by Google

men in den Fällen, wo die Entscheidung lediglich auf die Gesetze basirt werden soll.

Das Commerz- und Admiralitäts-Collegium zu Danzig. Nachdem Danzig mit dem Preussischen Staate wieder vereinigt worden war, erhielt jenes Collegium durch das Reglement vom 14. September 1814 eine neue Organisation. Es besteht aus einem Director und acht Mitgliedern, von denen vier Rechtsgelehrte sind, und vier, unter Vorbehalt der königlichen Bestätigung, aus dem Kaufmannsstande gewählt werden. Letztere haben in der Regel nur ein votum consultativum; ausgenommen sind davon jedoch die Fälle, wo es auf rein technische Fragen ankommt u. s. w.

Die Appellation geht von den Commerz- und Admiralitäts-Collegien an die Landes-Justiz-Collegien; in dritter Instanz entscheidet das Geheime Ober-Tribunal zu Berlin.

a) Vergl. Verbesserte Wettgerichts- und Handelsordnung der Stadt Königsberg in Preussen, vom 2. März 1734.

§. 875.

An die Stelle des durch das Publicandum vom 16. December 1808 aufgehobenen Handels- und Schifffahrtsgerichtes zu Memel ist

eine Schifffahrts- und Handlungs-Deputation getreten (Rescript vom 29. December 1810), welche ausser den Mitgliedern des dortigen Land- und Stadtgerichts noch vier Kaufleute zu Mitgliedern hat. Letztere werden, unter Vorbehalt der königlichen Bestätigung, von der Kaufmannschaft erwählt.

Die Appellation von den Urtheilen dieser Deputation geht an das Tribunal zu Königsberg; die dritte Instanz bildet das Geheime Ober-Tribunal zu Berlin.

Das ebenfalls aufgehobene See- und Hafengericht zu Pillau wird (Rescript vom 30. October 1813) durch eine

Digitized by Google

stehende Deputation ersetzt, zu deren Verrichtungen ein Mitglied des Commerz- und Admiralitäts-Collegiums zu Königsberg besonders deputirt ist. Die Entscheidungen der hier vorkommenden Fälle sind jedoch sämmtlich jenem Collegium vorbehalten.

Zu Tilsit (Reglement vom 3. December 1830), und Elbing (Reglement vom 3. Juli 1826) werden die streitigen Handels- und Schifffahrtssachen, welche früher von den dort bestandenen Wettgerichten erledigt wurden, von den dortigen Stadtgerichten entschieden, denen zwei kaufmännische Mitglieder beigegeben werden, welchen indessen nur ein votum consultativum zusteht. Die Wahl derselben geschieht, unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Justizministers, von der Kaufmannschaft. Sie führen in Tilsit den Titel: Assessoren, in Elbing den Titel: Commerzienräthe.

Die Appellation geht an das Tribunal zu Königsberg, die Revisionsinstanz ist bei dem Geheimen Ober-Tribunal zu Berlin.

§. 876.

An die Stelle des alten See- und Wettgerichtes zu Stettin trat, unter der Benennung See- und Handelsgericht, eine besondere Deputation des dortigen Stadtgerichtes, welche aus den Mitgliedern des letztern und vier Kaufleuten zusammengesetzt ist. Diese kaufmännischen Mitglieder führen den Titel: Assessoren. Ihre Wahl erfolgt durch die Kaufmannschaft, unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Justizministers. Sie haben nur ein votum consultativum.

Von den Erkenntnissen dieser Deputation geht die Appellation an das Ober-Landesgericht zu Stettin; in dritter Instanz entscheidet das Geheime Ober-Tribunal zu Berlin.

Digitized by Google

§. 877.

Was die Dauer der Amtsfunctionen der erwähnten kaufmännischen Mitglieder betrifft, so ist durch

die Cabinets-Ordre vom 22. Juni 1830.

Ges.-Sammlung für 1820. S. 110.

ausdrücklich festgesetzt, dass die Dauer ihrer Functionen von dem Betriebe des kaufmännischen Gewerbes abhängig ist, und ihr Amt aufhört, sobald sie aus der Kaufmannschaft ausscheiden. Sie führen jedoch den ihnen bestallungsmässig verliehenen Titel fort.

§. 878.

Von den Verwaltungsbehörden ressortiren:

1) Die Navigations-Schule in Danzig. Dieselbe steht unmittelbar unter dem Ober-Präsidenten der Provinz.

2) Unter der Regierung zu Königsberg stehen folgende Schifffahrts-Commissionen:

a) Die Hafen-Polizei-Commission in Memel, bestehend aus einem Schifffahrts-Polizei-Director, dem Hafenbau-Inspector und dem Lootsen-Commandeur.

b) Die Hafen-Polizei-Commission in Pillau, bestehend aus dem Polizei-Director als Dirigenten, dem Hafenbau-Inspector und dem Lootsen-Commandeur.

c) Die Navigations-Schule in Memel.

d) Die Prüfungs-Commissionen für Seeschiffbauer und Seeschiffführer, für Königsberg und Pillau und für Memel.

3) Von der Regierung in Danzig ressortirt:

die Hafen-Polizei in Neufahrwasser. Mit der Ausübung derselben sind zwei Lootsen-Commandeure beauftragt.

4) Von der Regierung zu Stettin:

Die Schifffahrts-Commission zu Swinemünde.

Dieselbe besteht aus einem Director, einem Justitiarius, und dem Hafenbau-Inspector und dem Lootsen-Commandeur als Assessoren. Sie erkennt auch als Gerichtshof in Schifffahrtssachen, und es geht die Appellation von diesen Erkenntnissen an das Ober-Landesgericht zu Stettin, während das Geheime Ober-Tribunal in Berlin in dritter Instanz erkennt.

5) Von der Regierung zu Cöslin:
Die Hafenpolizei, welche hinsichtlich der Häfen zu Colberger- und Rügenwaldermünde von städtischen Beamten geführt wird, in Betreff des Hafens zu Stolpmünde aber dem dortigen Haupt-Zollamte aufgetragen ist.

6) Von der Regierung zu Stralsund:
Die dortige Schifffahrts- und Hafen-Polizei-Commission.

7) Von der Regierung in Cöln:
Die Schifffahrts-Commission in Cöln. (Hafen-Commissarius).

B. Verfahren.

§. 879.

Was das gerichtliche Verfahren in streitigen Schifffahrtsangelegenheiten zu frühern Zeiten betrifft, so vergl.

Bone Königl. Preussisches Seerecht Cap. X. Vom gerichtlichen Prozess in See- und Schiffssachen Art. 1. 2. 4. 8. 16. 20. 21. 42. 46. 49. Beilage Nr. VI. ad Cap. X. Art. 49.

de Miltitz Manuel des Consuls. T. I. L. I. c. V. p. 426—428.

Revisions-Ordnung vor das Commercien-Collegium im Königreich Preussen, d. d. Berlin 17. Januar 1721.

§. 880.

Hinsichtlich des jetzt üblichen Verfahrens sind bereits bei den einzelnen Materien (s. Assecuranzen, Streitigkeiten, nothwendiger Verkauf, Verpfändung der

Digitized by Google

Schiffe, Concurs über Schiffe u. s. w.) die von dem gewöhnlichen Prozesse abweichenden Vorschriften erwähnt worden. Wo daher diese nicht Statt finden, werden die streitigen Fälle nach den allgemeinen in der Prozess-Ordnung gegebenen Vorschriften instruirt und entschieden.

III. Französische Gesetzgebung.

§. 881.

Die Handelsgerichte, welche in den Preussischen Rheinprovinzen bestehen, sind zusammengesetzt aus einem Präsidenten, einer gewissen Anzahl von Richtern und einem Gerichtsschreiber. Der Präsident und die Richter werden aus dem Handelsstande erwählt, zu welchem Behufe die Regierung ein Verzeichniss der angesehensten Handlungshäuser hält, welches vom Ministerium genehmigt wird. Präsident und Richter sind unbesoldet, erhalten ihre Stellen nur für einen Zeitraum von zwei Jahren, und können demnächst erst nach Verlauf eines Jahres von Neuem gewählt werden.

Es gehören vor die Handelsgerichte nur solche Handelssachen, welche im Französischen Gesetzbuche als solche bezeichnet sind.

Die Handelsgerichte haben kein öffentliches Ministerium.

§. 882.

Die hierher gehörigen folgenden Vorschriften des Code de Commerce, finden sich L. IV. Tit. I. (de l'Organisation des Tribunaux de Commerce), T. II. (de la Compétence des Tribunaux de Commerce), T. III. (de la Forme de procéder devant les Tribunaux de Commerce) und T. IV. (de la Forme de procéder devant les Cours d'appel).

§. 883.

Un réglement d'administration publique, déterminera le nombre des tribunaux de commerce, et les villes, qui seront

susceptibles d'en recevoir par l'étendue de leur commerce et de leur industrie a).

C. d. C. L. IV. T. I. Art. 615.

a) In der Preussischen Rheinprovinz sind Handelsgerichte zu Aachen, Coblenz, Trier, Cöln, Crefeld und Elberfeld.

§. 884.

L'arrondissement de chaque tribunal de commerce sera le même que celui du tribunal civil dans le ressort duquel il sera placé; et s'il se trouve plusieurs tribunaux de commerce dans le ressort d'un seul tribunal civil, il leur sera assigné des arrondissements particuliers.

C. d. C. a. a. O. Art. 616.

§. 885.

Chaque tribunal de commerce sera composé d'un juge-président, de juges et de suppléants. Le nombre des juges ne pourra pas être au-dessous de deux, ni au-dessus de huit, non compris le président. Le nombre des suppléants sera proportionné au besoin du service. Le règlement d'administration publique fixera, pour chaque tribunal, le nombre des juges et celui des suppléants.

C. d. C. a. a. O. Art. 617.

§. 886.

Les membres des tribunaux de commerce seront élus dans une assemblée composée de commerçants notables, et principalement des chefs des maisons les plus anciennes et les plus recommandables par la probité, l'esprit d'ordre et d'économie.

C. d. C. a. a. O. Art. 618.

§. 887.

La liste des notables sera dressée, sur tous les commerçants de l'arrondissement, par le préfet, et approuvée par le ministre de l'intérieur: leur nombre ne peut être au-des-

sous de vingt-cinq dans les villes où la population n'excède pas quinze mille ames; dans les autres villes, il doit être augmenté à raison d'un électeur pour mille ames de population.

C. d. C. a. a. O. Art. 619.

§. 888.

Tout commerçant pourra être nommé juge ou suppléant, s'il est âgé de trente ans, s'il exerce le commerce avec honneur et distinction depuis cinq ans. Le président devra être âgé de quarante ans, et ne pourra être choisi que parmi les anciens juges, y compris ceux qui ont exercé dans les tribunaux actuels, et même les anciens juges consuls des marchands.

C. d. C. a. a. O. Art. 620.

§. 889.

L'élection sera faite au scrutin individuel, à la pluralité absolue des suffrages; et lorsqu'il s'agira d'élire le président, l'objet spécial de cette élection sera annoncé avant d'aller au scrutin.

C. d. C. a. a. O. Art. 621.

§. 890.

A la première élection, le président et la moitié des juges et des suppléants dont le tribunal sera composé, seront nommés pour deux ans; la seconde moitié des juges et des suppléants sera nommée pour un an: aux élections postérieures, toutes les nominations seront faites pour deux ans.

C. d. C. a. a. O. Art. 622.

§. 891.

Le président et les juges ne pourront rester plus de deux ans en place, ni être réélus qu'après un an d'intervalle.

C. d. C. a. a. O. Art. 623.

§. 892.

Il y aura près de chaque tribunal un greffier et des huissiers nommés par le Gouvernement; leurs droits, vaca-

Digitized by Google

tions et devoirs seront fixés par un réglement d'administration publique.

C. d. C. a. a. O. Art. 624.

§. 893.

Il sera établi, pour la ville de Paris seulement, des gardes du commerce pour l'exécution des jugements emportant la contrainte par corps; la forme de leur organisation et leurs attributions seront déterminées par un réglement particulier.

C. d. C. a. a. O. Art. 625.

§. 894.

Les jugements, dans les tribunaux de commerce, seront rendus par trois juges au moins; aucun suppléant ne pourra être appelé que pour compléter ce nombre.

C. d. C. a. a. O. Art. 626.

§. 895.

Le ministère des avoués est interdit dans les tribunaux de commerce, conformément à l'article 414 du Codé de Procédure civile, nul ne pourra plaider pour une partie devant ces tribunaux, si la partie, présente à l'audience, ne l'autorise, ou s'il n'est muni d'un pouvoir spécial. Ce pouvoir, qui pourra être donné au bas de l'original ou de la copie de l'assignation, sera exhibé au greffier avant l'appel de la cause, et par lui visé sans frais.

C. d. C. a. a. O. Art. 627.

§. 896.

Les fonctions des juges de commerce sont seulement honorifiques.

C. d. C. a. a. O. Art. 628.

§. 897.

Ils prêtent serment avant d'entrer en fonctions, à l'audience de la cour d'appel, lorsqu'elle siége dans l'arrondisse-

ment communal où le tribunal de commerce est établi; dans le cas contraire, la cour d'appel commet, si les juges de commerce le demandent, le tribunal civil de l'arrondissement pour recevoir leur serment; et dans ce cas, le tribunal en dresse procès-verbal, et l'envoie à la cour d'appel, qui en ordonne l'insertion dans ses registres.

Ces formalités sont remplies sur les conclusions du ministère public et sans frais.

C. d. C. a. a. O. Art. 629.

§. 898.

Les tribunaux de commerce sont dans les attributions et sous la surveillance du Grand-Juge Ministre de la Justice.

C. d. C. a. a. O. Art. 630.

§. 899.

Les tribunaux de commerce connaîtront:

1) De toutes contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants, marchands et banquiers;

2) Entre toutes personnes, des contestations relatives aux actes de commerce.

C. d. C. L. IV. T. II. Art. 631.

§. 900.

La loi répute actes de commerce:

Tout achat de denrées et marchandises pour les revendre, soit en nature, soit après les avoir travaillées et mises en oeuvre, ou même pour en louer simplement l'usage;

Toute entreprise de manufactures, de commission, de transport par terre ou par eau;

Toute entreprise de fournitures, d'agences, bureaux d'affaires, établissements de ventes à l'encan, de spectacles publics;

Toute opération de change, banque et courtage;

Toutes les opérations des banques publiques;

Toutes obligations entre négociants, marchands et banquiers;

Entre toutes personnes, les lettres de change ou remises d'argent faites de place en place.

C. d. C. a. a. O. Art. 632.

§. 901.

La loi répute pareillement actes de commerce:

Toute entreprise de construction, et tous achats, ventes et reventes de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure;

Toutes expéditions maritimes;

Tout achat ou vente d'agrès, apparaux et avitaillements;

Tout affrétement ou nolissement, emprunt ou prêt à la grosse; toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer;

Tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipages;

Tous engagements de gens de mer, pour le service de bâtiments de commerce.

C. d. C. a. a. O. Art. 633.

§. 902.

Les tribunaux de commerce connaîtront également:

1) Des actions contre les facteurs, commis des marchands ou leurs serviteurs, pour le fait seulement du trafic du marchand auquel ils sont attachés;

2) Des billets faits par les receveurs, payeurs, percepteurs ou autres comptables des deniers publics.

C. d. C. a. a. O. Art. 634.

§. 903.

Ils connaîtront enfin:

1) Du dépôt du bilan et des registres du commerçant en faillite, de l'affirmation et de la vérification des créances;

Digitized by Google

2) Des oppositions au concordat, lorsque les moyens de l'opposant seront fondés sur des actes ou opérations dont la connaissance est attribuée par la loi aux juges des tribunaux de commerce;

Dans toutes les autres cas, ces oppositions seront jugées par les tribunaux civils;

En conséquence, toute opposition au concordat contiendra les moyens de l'opposant, à peine de nullité;

3) De l'homologation du traité entre le failli et ses créanciers;

4) De la cession de biens faite par le failli, pour la partie qui en est attribuée aux tribunaux de commerce par l'art. 901 du Code de Procédure civile.

C. d. C. a. a. O. Art. 635.

§. 904.

Lorsque les lettres de change ne seront réputées que simples promesses, aux termes de l'article 112, ou lorsque les billets à ordre ne porteront que des signatures d'individus non négociants, et n'auront pas pour occasion des opérations de commerce, trafic, change, banque ou courtage, le tribunal de commerce sera tenu de renvoyer au tribunal civil, s'il en est requis par le défendeur.

C. d. C. a. a. O. Art. 636.

§. 905.

Lorsque ces lettres de change et ces billets à ordre porteront en même temps des signatures d'individus négociants et d'individus non négociants, le tribunal de commerce en connaîtra, mais il ne pourra prononcer la contrainte par corps contre les individus non négociants, à moins qu'ils ne se soient engagés à l'occasion d'opérations de commerce, trafic, change, banque ou courtage.

C. d. C. a. a. O. Art. 637.

Digitized by Google

§. 906.

Ne seront point de la compétence des tribunaux de commerce, les actions intentées contre un propriétaire, cultivateur ou vigneron, pour vente de denrées provenant de son cru, les actions intentées contre un commerçant, pour paiement de denrées et marchandises achetées pour son usage particulier.

Néanmoins, les billets souscrits par un commerçant seront censés faits pour son commerce, et ceux des receveurs, payeurs, percepteurs ou autres comptables de deniers publics, seront censés faits pour leur gestion, lorsqu'une autre cause n'y sera point énoncée.

C. d. C. a. a. O. Art. 638.

§. 907.

Les tribunaux de commerce jugeront en dernier ressort:

1) Toutes les demandes dont le principal n'excédera pas la valeur de 1000 francs;

2) Toutes celles où les parties justiciables de ces tribunaux, et usant de leurs droits, auront déclaré vouloir être jugées définitivement et sans appel.

C. d. C. a. a. O. Art. 639.

§. 908.

Dans les arrondissements où il n'y aura pas de tribunaux de commerce, les juges du tribunal civil exerceront les fonctions et connaîtront des matières attribuées aux juges de commerce par la présente loi.

C. d. C. a. a. O. Art. 640.

§. 909.

L'instruction, dans ce cas, aura lieu dans la même forme que devant les tribunaux de commerce, et les jugements produiront les mêmes effets.

C. d. C. a. a. O. Art. 641.

Digitized by Google

§. 910.

La forme de procéder devant les tribunaux de commerce sera suivie, telle qu'elle a été réglée par le titre XXV du livre II de la Ire partie du Code de Procédure civile.

C. d.' C. L. IV. T. III. Art. 642.

§. 911.

Néanmoins, les articles 156, 158 et 159 du même Code a), relatifs aux jugements par défaut rendus par les tribunaux inférieurs, seront applicables aux jugements par défaut rendus par les tribunaux de commerce.

C. d. C. a. a. O. Art. 643.

a) Code de Procédure civile. L. II. des Tribunaux inférieurs:

Art. 156. Tous jugements par défaut contre une partie qui n'a pas constitué d'avoué, seront signifiés par un huissier commis soit par le tribunal, soit par le juge du domicile du défaillant que le tribunal aura désigné; ils seront exécutés dans les six mois de leur obtention, sinon seront réputés non avenus.

Art. 158. Si le jugement est rendu contre une partie qui n'a pas d'avoué, l'opposition sera recevable jusqu'à l'exécution du jugement.

Art. 159. Le jugement est réputé exécuté, lorsque les meubles saisis ont été vendus ou que le condamné a été emprisonné ou recommandé, ou que la saisie d'un ou de plusieurs de ses immeubles lui a été notifiée, ou que les frais ont été payés, ou enfin lorsqu'il y a quelque acte duquel il résulte nécessairement que l'exécution du jugement a été connue de la partie défaillante: l'opposition formée dans les délais ci-dessus et dans les formes ci-après prescrites, suspend l'exécution, si elle n'a pas été ordonnée nonobstant l'opposition.

§. 912.

Les appels des jugements de tribunaux de commerce seront portés par-devant les cours dans le ressort desquelles ces tribunaux sont situés.

C. d. C. a. a. O. Art. 644.

§. 913.

Le délai pour interjeter appel des jugements des tribunaux de commerce, sera de trois mois, à compter du jour

Digitized by Google

de la signification du jugement, pour ceux qui auront été rendus contradictoirement, et du jour de l'expiration du délai de l'opposition, pour ceux qui auront été rendus par défaut; l'appel pourra être interjeté le jour même du jugement.

C. d. C. L. IV. T. IV. Art. 645.

§. 914.

L'appel ne sera pas reçu lorsque le principal n'excédera pas la somme ou la valeur de 1000 Fr., encore que le jugement n'énonce pas qu'il est rendu en dernier ressort, et même quand il énoncerait qu'il est rendu à la charge de l'appel.

C. d. C. a. a. O. Art. 646.

§. 915.

Les cours d'appel ne pourront, en aucun cas, à peine de nullité, et même des dommages-intérêts des parties, s'il y a lieu, accorder des défenses ni surseoir à l'exécution des jugements des tribunaux de commerce, quand même ils seraient attaqués d'incompétence; mais elles pourront, suivant l'exigence des cas, accorder la permission de citer extraordinairement à jour et heure fixes, pour plaider sur l'appel.

C. d. C. a. a. O. Art. 647.

§. 916.

Les appels des jugements des tribunaux de commerce seront instruits et jugés dans les cours, comme appels de jugements rendus en matière sommaire. La procédure, jusques et y compris l'arrêt définitif, sera conforme à celle, qui est prescrite pour les causes d'appel en matière civile, au livre III de la Ire partie du Code de Procédure civile.

C. d. C. a. a. O. Art. 648.

§. 917.

Endlich kommen hier in manchen Beziehungen auch die nachstehenden Vorschriften des Code de Commerce L. I.

Digitized by Google

Tit. III. (Des Sociétés), Section II (Des Contestations entre Associés, et de la manière de les décider) zur Anwendung.

Toute contestation entre associés, et pour raison de la société, sera jugée par des arbitres.

C. d. C. L. I. T. III. S. II. Art. 51.

§. 918.

Il y aura lieu à l'appel du jugement arbitral ou au pourvoi en cassation, si la renonciation n'a pas été stipulée. L'appel sera porté devant le cour d'appel.

C. d. C. a. a. O. Art. 52.

§. 919.

La nomination des arbitres se fait:

Par un acte sous signature privée,

Par un acte notarié,

Par acte extrajudiciaire,

Par un consentement donné en justice.

C. d. C. a. a. O. Art. 53.

§. 920.

Le délai pour le jugement est fixé par les parties, lors de la nomination des arbitres; et s'ils ne sont pas d'accord sur le délai, il sera réglé par les juges.

C. d. C. a. a. O. Art. 54.

§. 921.

En cas de refus de l'un ou de plusieurs des associés de nommer des arbitres, les arbitres sont nommés d'office par le tribunal de commerce.

C. d. C. a. a. O. Art. 55.

§. 922.

Les parties remettent leurs pièces et mémoires aux arbitres, sans aucune formalité de justice.

C. d. C. a. a. O. Art. 56.

Digitized by Google

§. 923.

L'associé en retard de remettre les pièces et mémoires, est sommé de le faire dans les dix jours.

C. d. C. a. a. O. Art. 57.

§. 924.

Les arbitres peuvent, suivant l'exigence des cas, proroger le délai pour la production des pièces.

C. d. C. a. a. O. Art. 58.

§. 925.

S'il n'y a renouvellement de délai, ou si le nouveau délai est expiré, les arbitres jugent sur les seules pièces et mémoires remis.

C. d. C. a. a. O. Art. 59.

§. 926.

En cas de partage, les arbitres nomment un sur-arbitre, s'il n'est nommé par le compromis; si les arbitres sont discordants sur le choix, le sur-arbitre est nommé par le tribunal de commerce.

C. d. C. a. a. O. Art. 60.

§. 927.

Le jugement arbitral est motivé.

Il est déposé au greffe du tribunal de commerce.

Il est rendu exécutoire sans aucune modification, et transcrit sur les registres, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal, lequel est tenu de la rendre pure et simple, et dans le délai de trois jours du dépôt au greffe.

C. d. C. a. a. O. Art. 61.

§. 928.

Les dispositions ci-dessus sont communes aux veuves, héritiers ou ayant cause des associés.

C. d. C. a. a. O. Art. 62.

Digitized by Google

§. 929.

Si des mineurs sont intéressés dans une contestation pour raison d'une société commerciale, le tuteur ne pourra renoncer à la faculté d'appeller du jugement arbitral.

C. d. C. a. a. O. Art. 63.

IV. Von den Verordnungen anderer fremder Seegesetzgebungen.

§. 930.

Die Entscheidung durch Schiedsrichter (gute Männer) findet auch nach den meisten fremden Seegesetzgebungen Statt, und zwar sowohl in Betreff der auf dem Schiffe selbst, als auch hinsichtlich der ausserhalb des Schiffes entstehenden Streitigkeiten, namentlich in Assecuranz- und Haverei-Sachen. Meistentheils findet ein Recurs an die competente richterliche Behörde Statt, wenn die Entscheidung der Schiedsrichter nicht zur Zufriedenheit der Parteien ausgefallen ist.

§. 931.

In den meisten Seeplätzen sind zur Entscheidung solcher Angelegenheiten besondere Admiralitäts-Gerichte, See-Gerichte u. s. w. angeordnet, welche aus Rechtsgelehrten, Kaufleuten und Schiffern zusammengesetzt sind.

Gewöhnlich findet auch eine Appellation von den Urtheilen dieser Gerichte an eine höhere Instanz Statt.

§. 932.

Den Consuln [a]) ist zuweilen die Gerichtsbarkeit in den Handelssachen überhaupt, also auch in den Seesachen der Unterthanen ihres Landesherrn beigelegt. Nach den bestehenden Verträgen haben sie jedoch meistentheils nur eine schiedsrichterliche Entscheidung zu fällen, von welcher der Recurs an die Landesgerichte offen bleibt [b]).

a) Vergl. de Steck essai sur les Consuls. — Pardessus cours de droit comm. T. I. p. 96.
b) Vergl. §. 107.

§. 933.

In See-Sachen findet ein abgekürztes Verfahren Statt. Zuweilen tritt der Executiv-Prozess ein [a]).

a) Wie bereits oben erwähnt, sind Schiffs-Arreste dann verboten, wenn das Schiff segelfertig ist. Vergl. auch:
Consol. del mare c. 275.
Wisbyisches See-Recht Art. 6.
Cod. Venet. P. I. T. XI. n. 17. 18.
Dänisches G. B. L. 4. c. 1.

§. 934.

Gewöhnlich wird, mit Ausnahme der Assecuranz-Sachen [a]) (s. oben), die Klage mündlich, und oft ohne Zuziehung der Advocaten angebracht, worauf eine Citation binnen kurzer Frist [b]) erfolgt.

a) Auch in Assecuranz-Streitigkeiten verlangen mehrere Seegesetzgebungen den Versuch der Beilegung durch Schiedsrichter vor Anstellung der Klage.
b) Sogar mit Ausschluss der gewöhnlichen Gerichtsferien.

§. 935.

Bei jenem Verfahren werden gegen gerichtlich bestätigte Seecontracte keine Einreden gestattet, sondern ad separatum verwiesen.

§. 936.

Das Schiffsschreiber-Buch (s. oben) macht einen vollen Beweis hinsichtlich alles dessen, was auf dem Schiffe vorgefallen ist, in Ermangelung desselben zuweilen auch ein Zeuge, selbst dann, wenn er sonst keine vollkommene Glaubwürdigkeit hätte.

In Betreff des Beweises dessen, was ausserhalb des Schiffes vorgefallen ist, gelten die allgemeinen Grundsätze.

Digitized by Google

§. 937.

Die Execution aus dem rechtskräftigen Urtheil geschieht auf die gewöhnliche Weise. Beim Arrest eines Schiffes finden sich jedoch in der Regel besondere Förmlichkeiten.

§. 938.

Ob überhaupt Appellation in See-Sachen Statt finde, und in wiefern dieselbe Suspensiv-Effect habe, darüber haben die verschiedenen Seegesetzgebungen von einander abweichende Bestimmungen.

§. 939.

Einer besondern Erwähnung verdienen hier einige Institutionen in den Oestreichischen Staaten, da dieselben bei anerkannter Zweckmässigkeit von denen anderer Länder abweichend sind.

Im Lombardisch-Venetianischen Königreiche bestehen, ausser den Gubernien in Mailand und Venedig und den Provinzial-Delegationen in den einzelnen Provinzen, denen die Oberaufsicht über Gewerbe, Fabriken und Handel, und über die industriellen Hülfs- und Beförderungs-Anstalten anvertraut ist, noch besondere Handelskammern (Cam. di commercio, arti e manifatture), deren Einrichtung und amtliches Verfahren sich auf das Decret der Italienischen Regierung vom 27. Juni 1811 gründen.

Diese Handelskammern sind aus einem Präsidenten und 4—12 Mitgliedern zusammengesetzt, welche aus den Kaufleuten und Fabrikanten genommen werden. Sie üben eine unmittelbare Aufsicht über Handel, Schifffahrt und Manufacturen, haben die Verpflichtung, sich eine genaue Kenntniss von dem Zustande derselben, so wie von den etwaigen Hindernissen ihrer Entwickelung zu verschaffen und gründen hierauf ihre Vorschläge zur Beförderung und Ermunterung des Gewerbfleisses.

Digitized by Google

Die Handelskammern erlangen durch die Ausfertigung der Frachtmanifeste und Abfahrtsscheine (cedule di partenza) über Land- und Schiffsladungen die erforderliche Kenntniss von dem Gange des Handels, und werden dadurch in den Stand gesetzt, eine jährliche statistische Uebersicht über den Land- und Seehandel ihrer Provinz zu entwerfen.

§. 940.

Das Mercantil-Tribunal zu Venedig ist zugleich als See- und Schifffahrts-Tribunal für den ganzen Umfang des Lombardisch-Venetianischen Königreiches bestellt. In seinen Wirkungskreis gehört daher die Beweisführung über einen erlittenen Schiffbruch, über den Verlust der Waaren, welche über Bord geworfen wurden, und über andre See-Unglücksfälle. Es erkennt über die Ansprüche in Betreff der Haverei, und ernennt die Sachverständigen zur Festsetzung des dem Beschädigten gebührenden Antheils.

§. 941.

Denselben Wirkungskreis haben auch die Mercantil- und Wechselgerichte zu Triest, Fiume und Rovigno in der Eigenschaft von Seeconsulats-Gerichten.

Vergl. Hof-Decret vom 20. September 1814.
Hof-Decret vom 4. Mai 1816.

§. 942.

Die Vollziehung der Hafen-Polizei (s. oben) ist den Hafenämtern übertragen.

Der Hafen-Capitain hat sich aber ausserdem auch der gütlichen Vermittelung der zwischen den Schiffsleuten entstehenden Streitigkeiten zu unterziehen, und dieselben, wenn es ihm nicht gelingt, einen Vergleich zu Stande zu bringen, an das See-Tribunal zu verweisen.

Die Hafenämter haben ferner die Pflicht, ein Verzeich-

Digitized by Google

niss über alle in ihrem Amtsgebiete auf Mercantil-Schiffen dienenden Seeleute (s. oben) zu führen.

Bei der Aus- und Einschiffung müssen sie sich von allen Veränderungen in dem Bestande derselben genaue Kenntniss verschaffen.

Endlich müssen sie ein genaues Register über sämmtliche Schiffe und Barken, welche in ihrem Amtsbezirke wohnenden Rhedern angehören, führen, da sie für die von ihnen in dieser Beziehung von den vorgesetzten Behörden verlangte Auskunft verantwortlich sind,

Vergl.: Alberti quadro sistema di commercio ed industria etc. P. IV. Cap. 18.

ANHANG

zu den vorigen Abschnitten.

Uebersicht der Anzahl der Seeschiffe, welche in den sämmtlichen Häfen des Preussischen Staats während der eilf Jahre 1826 bis inclusive 1836 ein- und ausgegangen sind, nebst Angabe der Lastenzahl, welche sie tragen konnten.

§. 943.

Es kam hier nur darauf an, eine schnelle und klare Uebersicht über das Ganze dieser Schifffahrt zu geben [a]); daher ist hier sowohl für den Eingang als für den Ausgang, von allen Häfen zusammengenommen, die Anzahl der Schiffe, und die einzelne Zahl der Lasten, welche sie zu tragen vermögen, für jedes einzelne Jahr summarisch verzeichnet, ohne in Rücksicht der Flagge, welche sie führten, etwas anders, als einheimische und fremde zu unterscheiden, und ohne anzugeben, worin ihre Ladungen bestanden, oder ob sie nur Ballast führten. Das Letztere kommt besonders häufig bei dem Eingange vor, weil die Waaren, welche die Ostseehäfen

Digitized by Google

ausführen, sehr viel mehr in's Gewicht fallen, als der grösste Theil derjenigen Waaren, welche für den Werth dieser Ausfuhr in den Häfen jenseit des Sundes angekauft und in die Ostsee eingeführt werden können.

a) Diese Uebersicht der Seeschifffahrt in den sämmtlichen Häfen des Preussischen Staats ist ein in der Pr. Staats-Zeitung vom 7. Februar 1838 enthaltener, für den Zweck dieses Buches höchst interessanter und deshalb hier aufgenommener, Auszug einer ausführlichen Zusammenstellung der Nachrichten über diesen Gegenstand, welche die Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleisses in Preussen auf den Grund amtlicher Mittheilungen seit dem Jahre 1827 enthalten.

Ein Hauptartikel der ostseeischen Ausfuhr ist Holz.

Die Lasten, worauf sich die vorliegenden amtlichen Angaben beziehen, sollen den gesetzlichen Bestimmungen vom Jahre 1816 gemäss 4000 Preuss. Pfunde enthalten. Bei weitem der grösste Theil der Holzausfuhr besteht aus Kiefernholz, wovon der Preussische Kubikfuss 36—40 ℔ wiegt. Hiernach enthält eine Last wenigstens 100 Kubikfuss solches Holz. Der Werth des Kubikfusses am Absendungsorte ist allerdings nach den Jahren und nach der sehr verschiedenen Beschaffenheit dieses Holzes, sehr ungleich, und es ist nur eine höchst unsichere und sehr gewagte Schätzung, wenn man ihn durchschnittlich zu $\frac{1}{5}$ Rthlr. annimmt, wonach also der Werth der Last auf 20 Rthlr. kommen würde. Nimmt man diesen Preis für zwei Dritttheile der Ladungen, für das dritte Dritttheil derselben aber, als aus eichnem Schiffbau- und Stabholze bestehend, auf das Doppelte an, so wird man die Last Holz durchschnittlich auf $26\frac{2}{3}$ Thaler berechnen können. Die Schiffsfrachten betragen auf diese Waare oft mehr als ihr ganzer Werth am Absendungsorte, und die Preise in den Eingangshäfen sind daher sehr weit von den hier berechneten verschieden.

Ein anderer Hauptartikel der Ausfuhr von den Preussi-

schen Häfen ist Getreide. Man rechnet zwar an der Ostsee 56½ Preussische Scheffel auf eine Last Getreide, da jedoch der Scheffel Roggen von der Beschaffenheit, wie er sich zur Ausfuhr über See eignet, mindestens 81 ℔ wiegt, so würde das Gewicht einer solchen Last 4576½ ℔ betragen; hier kommen jedoch nur Lasten von 4000 ℔ in Erwägung, welche demnach nur zu nahe 49½ Scheffel Roggen berechnet werden können. Nimmt man den Durchschnittspreis des Scheffels Roggen bei der Verladung zur Ausfuhr über See auf 1⅓ Rthlr. an, so beträgt er für eine Last von 4000 ℔ 66 Thlr. Der grösste Theil der Getreide-Ausfuhr besteht indessen aus Weizen, welcher in der hier erforderlichen Beschaffenheit wohl auf das Anderthalbfache des Roggenpreises, also für die Last von 4000 ℔ auf nahe an 100 Rthlr. zu berechnen ist. Gerste und Hafer gehen verhältnissmässig in geringerem Maasse aus, und ihr Minderwerth wird wahrscheinlich durch den höhern Werth des ausgehenden Leins und Rapses aufgewogen.

Dagegen gingen nun tropische und tief süd-europäische Erzeugnisse, besonders Rohzucker, Kaffee, Baumwolle, Wein, getrocknete und frische Früchte, Oel und mannichfaltige Farbewaaren seewärts ein. Von dem bei weitem grössten Theile dieser Waaren kostet der Centner beim Einkaufe in den auswärtigen Häfen 8, 10 und zum Theil selbst 20 Rthlr. und darüber, folglich die Last von 4000 ℔ oder 36$\frac{4}{11}$ Ctr. gegen 300 Rthlr. und darüber, ja zum Theil über 700 Rthlr. Es würde hiernach nur ungefähr ein Zehntheil des Schiffsraums, welchen die Ausfuhr einnimmt, nöthig sein, um den Werth derselben in den vorbenannten Waaren einzuführen, und es würden demnach neun Zehntheile der in die Ostseehäfen eingehenden Schiffe nur Ballast führen können. Indessen waren doch in den hier betrachteten eilf Jahren zusammenge-

Digitized by Google

nommen nur 22,363 Schiffe von 2,068,371 Lasten mit Ballast in den Preussischen Häfen eingekommen, welches 0,616 oder etwas über $\frac{3}{5}$ der überhaupt eingegangenen Lastenzahl ist. Dieses Ergebniss entsteht dadurch, dass ein beträchtlicher Theil der eingehenden Schiffe Steinkohlen, Mauer- und Dachziegel und Salz, d. i. Waaren einführt, welche bei geringem Werthe so sehr in's Gewicht fallen, dass sie zu theuer werden würden, und folglich nicht eingeführt werden könnten, wenn sie die gewöhnliche Schiffsfracht tragen sollten. Selbst wenn diese Waaren im Einfuhrhafen nur so bezahlt werden, dass der Einkaufspreis nebst den Aus- und Einladekosten vollständig vergütet wird, ist noch Vortheil bei deren Einfuhr, weil der Schiffer die Kosten spart, welche das Einnehmen und Ausladen von Ballast verursachen würde.

Unter den ausgegangenen Schiffen befanden sich in diesen eilf Jahren zusammengenommen auch 5893 Schiffe mit 463,908 Lasten, welche nur Ballast führten; sie betragen aber nur 0,158 oder nahe $\frac{1}{6}$ der gesammten Lastenzahl der ausgegangenen Schiffe. Es sind dies diejenigen Fahrzeuge, welche in dem Hafen, worin sie liegen, keine ihnen zusagende Fracht bekommen können, und daher in anderen in- oder ausländischen Häfen Beschäftigung suchen müssen.

Die Gesammtzahl der ein- und ausgegangenen fremden und inländischen Schiffe in jedem der einzelnen hier betrachteten eilf Jahre ergiebt nun die nachstehende Tabelle:

Digitized by Google

Jahr	Bezeichnung der Schiffe.	Eingang.		Ausgang.	
		Zahl der Schiffe.	Zahl der Lasten.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Lasten.
1826	Preussische	1574	153895	1531	149326
	Ausländische	1649	132099	1660	135650
	Summe	3223	285994	3191	284976
1827	Preussische	1599	159112	1559	155981
	Ausländische	2098	166197	2096	167810
	Summe	3697	325309	3655	323791
1828	Preussische	1835	167088	1861	179205
	Ausländische	2260	169313	2255	169967
	Summe	4095	336401	4116	349172
1829	Preussische	1867	172392	1871	177127
	Ausländische	2279	166236	2274	167740
	Summe	4146	338628	4145	344867
1830	Preussische	2064	190046	1969	187283
	Ausländische	2707	175746	2729	177556
	Summe	4771	365792	4698	364839
1831	Preussische	1765	165892	1738	167192
	Ausländische	1786	122468	1767	122862
	Summe	3551	288360	3505	290054
1832	Preussische	1916	171681	1911	171487
	Ausländische	1925	123746	1915	120314
	Summe	3841	295427	3826	291801
1833	Preussische	1881	169361	2033	183996
	Ausländische	1381	89053	1388	90461
	Summe	3262	258414	3421	274457
1834	Preussische	1959	185597	2012	187947
	Ausländische	1412	85950	1406	86285
	Summe	3371	271547	3418	274232
1835	Preussische	1932	181308	2028	182657
	Ausländische	1319	78030	1307	77520
	Summe	3251	259338	3335	260177
1836	Preussische	2281	210372	2348	215169
	Ausländische	1980	120875	1989	123175
	Summe	4261	331247	4337	338344
Summe der eilf Jahre $18\frac{2}{3}\frac{6}{6}$	Preussische	20673	1926744	20861	1957370
	Ausländische	20796	1429713	20786	1439340
	Summe	41469	3356457	41647	3396710
Einjähriger Durchschnitt.	Preussische	1879	175159	1896	177943
	Ausländische	1891	129974	1890	130849
	Summe	3770	305133	3768	308792

Digitized by Google

bis 1830 in fortschreitender und beträchtlicher Zunahme. Diese betrug der Lastenzahl nach in Ein- und Ausfuhr sehr nahe an 28 auf 100.

Im Jahre 1831 ward dieses Fortschreiten durch die Cholera unterbrochen, welche sich zu Anfang des Sommers schon in Danzig zu zeigen begann, und später auch andere Preussische Häfen heimsuchte. Der Ausbruch der Unruhen in Polen und die traurigen Folgen derselben verminderten seitdem die Ankunft Polnischer Erzeugnisse in den Preussischen Häfen anhaltend in solchem Maasse, dass die Schifffahrt der Lastenzahl nach in den Jahren 1833, 1834 und 1835 wieder unter den Betrag sank, welchen sie bereits im Jahre 1826 hatte. Das Jahr 1836 zeigte wieder eine bedeutende Zunahme, indessen erreichte es die Lastenzahl noch nicht ganz, welche schon im Jahre 1828 die Schifffahrt in den Preussischen Häfen beschäftigte. Die Minderzahl ist hier jedoch nur in den fremden Schiffen, die Zahl der Preussischen Schiffe, die im Jahre 1836 in den inländischen Häfen ein- und ausgingen, und die Anzahl der Lasten, welche sie tragen konnten, übertraf dagegen schon beträchtlich diejenige des Jahres 1830.

Die Durchschnittszahlen aus sämmtlichen eilf Jahren für eingehende und ausgehende Schiffe sind der Natur der Sache nach beinahe gleich, indessen ist sie für den Ausgang doch um 16 Schiffe und 3659 Lasten grösser, welches seinen Grund theils in einer Verschiedenheit der Anzahl von Schiffen, welche in den Wintern $182\frac{5}{6}$ und $183\frac{6}{7}$ in Preussischen Häfen Winterlager hielten, theils auch darin haben kann, dass von den inländischen Rhedern mehr Schiffe gebaut oder angekauft, als in See verloren, als ausgedient abgebrochen, oder verkauft worden sind. Das arithmetische Mittel aus den eilfjährigen Durchschnitten der ein- und ausgehenden Schiffe

Digitized by Google

Hiernach war die Schifffahrt in den fünf Jahren 1826 ergiebt, dass in den Preussischen Häfen durchschnittlich jährlich beschäftigt waren 3778 Schiffe, welche 306,962½ Lasten oder 1,227,850,000 ℔ Preussischen Gewichts trugen. Der Antheil, welchen die einzelnen Preussischen Häfen an diesem Durchschnitte hatten, ergiebt sich der Lastenzahl nach und in Tausendtheilen des Ganzen aus nachstehendem Verzeichnisse:

Memel	87,559½	Lasten	oder	285	des	Ganzen.
Pillau	38,845	—	—	127	—	—
Danzig	82,042½	—	—	268	—	—
Stolpemünde . .	2,232½	—	—	7	—	—
Rügenwalde . .	2,562	—	—	8	—	—
Colberg	3,020½	—	—	10	—	—
Swinemünde . .	57,730½	—	—	188	—	—
Wolgast	5,533½	—	—	18	—	—
Greifswald . . .	9,568	—	—	31	—	—
Stralsund . . .	17,868½	—	—	58	—	—

Der Antheil, welchen fremde Nationen an der Schifffahrt in Preussischen Häfen hatten, beträgt der Lastenzahl nach im arithmetischen Mittel der Ein- und Ausfuhr beinahe 42½ vom Hundert der ganzen Schifffahrt. Er vertheilte sich in den hier betrachteten eilf Jahren zusammengenommen folgendermaassen unter die einzelnen Flaggen:

Nationalität.	Eingang.		Ausgang.	
	Zahl der Schiffe.	Zahl der Lasten.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Lasten.
Grossbritannien	5927	682614	5931	685663
Niederlande und Belgien. . . .	4849	255797	4772	251410
Dänemark.	3663	162703	3663	165377
Schweden und Norwegen. . .	2819	137468	2802	139222
Hannover.	1938	94944	1978	97084
Hansestädte.	489	27086	480	27678
Oldenburg.	576	22307	608	23903
Mecklenburg.	239	20338	250	22116
Russland.	180	15114	186	15330
Amerika.	49	5449	49	5494
Italien.	26	3475	26	3477
Frankreich.	41	2418	41	2581
Summe	20796	1429713	20786	1439340

Digitized by Google

Der Seehandel, welcher für die Bedürfnisse, sowohl des Preussischen Staates selbst, als derjenigen Länder geführt wird, welche durch denselben mit überseeischen Häfen in Verbindung stehen, ist jedoch keineswegs blos nach dem Verkehr in denjenigen Häfen zu beurtheilen, welche demselben selbst angehören. Für die bevölkertsten und gewerbreichsten Theile des Preussischen Staates sind die Häfen an den Mündungen der Elbe und des Rheins, obwohl im fremden Gebiete gelegen, die Ein- und Ausgangsorte für den überseeischen Verkehr, der hier um so wirksamer eintritt, als es nicht ein beschränktes Meer, wie die Ostsee ist, worein jene grossen Ströhme sich ergiessen. In den Ein- und Ausfuhren Hamburgs und der Niederlande bildet das, was der Preussische Staat versendet und empfängt, einen sehr grossen, in Hamburg wahrscheinlich den grössten Theil des ganzen Geschäfts. Auch Bremen nimmt an dem Preussischen Handel Theil, und den Antheil Belgiens daran wird die nächste Zukunft bestimmen.

Digitized by Google

SECHSTER ABSCHNITT.

Von der Elb-Schifffahrt.

I. Vorbemerkung.

§. 944.

Nachdem die Wiener Congress-Acte vom 9. Juni 1815 die allgemeinen Grundsätze ausgesprochen hatte, nach welchen die Schifffahrt auf den Ströhmen geordnet werden soll, so haben die Staaten, deren Gebiet die Elbe in ihrem schiffbaren Laufe trennt oder durchströhmt, um die dadurch dem Handel und der Schifffahrt zugesicherten Vortheile und Erleichterungen baldmöglichst in's Leben zu rufen, den Zusammentritt einer Commission in Dresden veranlasst, um in gemeinschaftlicher Uebereinkunft die für die Schifffahrt auf der Elbe nöthigen Bestimmungen zu treffen.

Die dabei interessirenden Regenten waren:

der König von Preussen,
der Kaiser von Oestreich,
der König von Sachsen,
der König von Grossbritannien und Irland,
der König von Dänemark, als Herzog von Holstein und Lauenburg,
der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin,
der regierende Herzog zu Anhalt-Bernburg,
der regierende Herzog zu Anhalt-Cöthen,
der regierende Herzog zu Anhalt-Dessau, und
der Senat der freien und Hansestadt Hamburg.

§. 945.

Die Commissarien der genannten Mächte kamen zu den Bestimmungen der folgenden Elb-Schifffahrts-Acte überein, welche am 23. Juni 1821 zu Dresden abgeschlossen und den 20. November 1821 ratificirt wurde.

Digitized by Google

II. Bestimmungen der Elb-Schifffahrts-Acte[a].

§. 946.

Die Schifffahrt auf dem Elbstrohme soll von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis in die offene See, und umgekehrt aus der offenen See (sowohl strohmauf- als niederwärts), in Bezug auf den Handel völlig frei sein; jedoch bleibt die Schifffahrt von einem Uferstaate zum andern (cabotage) auf dem ganzen Strohme ausschliessend den Unterthanen derselben vorbehalten. Niemand darf sich dagegen den Vorschriften entziehen, welche für Handel und Schifffahrt in gegenwärtiger Convention enthalten sind.

Elb-Schifffahrts-Acte Art. 1.

a) Vergl. auch de Martens Recueil de traités. T. IX. Suppl. p. 714. Lesur Annuaire historique universel. a. 1821. p. 250—256.

§. 947.

Alle ausschliesslichen Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Elbe zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangene Begünstigungen, welche Schiffergilden oder andern Corporationen und Individuen bisher zugestanden haben möchten, sind gänzlich aufgehoben, und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Auf Fähren und andern Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zum gegenüber liegenden bezieht sich jedoch die allgemeine Schifffahrtsordnung nicht.

Ebenso wenig auf diejenigen Schiffer und ihr Gewerbe, deren Fahrt sich blos auf das Gebiet ihres eigenen Landesherrn beschränkt, und die vermöge der Schifffahrts-Polizei, welche jeder Staat nach Maassgabe seiner Hoheit über den Strohm ausübt, allein unter der Obrigkeit des Landes stehen, wo sie ihr Gewerbe treiben.

a. a. O. Art. 2.

§. 948.

Alle bisher an der Elbe bestandenen Stapel- und Zwangs-Umschlagsrechte sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem

Digitized by Google

Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

a. a. O. Art. 3.

§. 949.

Die Ausübung der Elbschifffahrt ist einem jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit nach vorhergegangener Prüfung hierzu die Erlaubniss erhalten hat.

Jede Regierung wird die nöthigen Maassregeln ergreifen, um sich der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Elbschifffahrt gestattet. Der Erlaubnissschein (das Patent), der hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, giebt ihm das Recht, auf der ganzen Strecke von Melnik bis in die offene See, und aus der offenen See bis Melnik die Schifffahrt auszuüben, so wie es sich von selbst versteht, dass Schiffer und Schiffe, welche aus der Elbe in's Meer oder zurückfahren, diejenigen Eigenschaften haben müssen, welche zu Seefahrten erforderlich sind.

Der Staat allein, auf dessen Gebiet ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das ihm einmal ertheilte Schifferpatent wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Staaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiete begangenen Vergehens beschuldigt wird, Falls sie seiner habhaft werden, oder sie sonst eine Strafe an ihm vollstrecken können, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, auch nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

a. a. O. Art. 4.

§. 950.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports beruhen lediglich auf der freien Uebereinkunft des Schiffers und des Versenders, oder dessen Committenten, und sollen von Zeit zu Zeit durch den Druck bekannt gemacht werden.

a. a. O. Art. 5.

Digitized by Google

§. 951.

Zwei oder mehrere Handelsstädte können unter sich Rang- und Beurtfahrten errichten, das heisst, mit einer beliebigen Anzahl Schiffer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit den landesherrlichen Interessen und der gegenwärtigen Convention nicht im Widerspruche stehende Bedingungen feststellen.

Dergleichen Verträge sind jedoch nach erfolgter Genehmigung der betreffenden Regierungen zur Kenntniss des Publicums zu bringen.

a. a. O. Art. 6.

§. 952.

Sämmtliche bisher auf der Elbe bestandenen Zollabgaben, so wie auch jede, unter was immer für Namen bekannte, Erhebung und Auflage, womit die Schifffahrt dieses Flusses belastet war, hören hiermit auf, und werden in eine allgemeine Schifffahrtsabgabe verwandelt, die von allen Fahrzeugen, Flössen und Ladungen, bei den durch die gegenwärtige Convention festgesetzten Erhebungsämtern entrichtet werden muss.

Diese Abgabe, welche weder im Ganzen noch theilweise in Pacht gegeben werden darf, wird theils von der Ladung unter dem Namen „Elbzoll", theils von den Fahrzeugen unter dem Namen „Recognitionsgebühr" erhoben.

a. a. O. Art. 7.

§. 953.

Zur Erleichterung des Verfahrens bei Erhebung der Abgabe von der Ladung soll dieselbe überall nach dem Gewichte berechnet und erlegt, dabei aber der Hamburger Centner zu 112 Pfund, welcher ungefähr mit 116 Pfund Preussischen und Leipziger, oder mit 96⅝ Pfund Wiener Gewichts gleich ist, allgemein zum Grunde gelegt werden.

Beim Längenmaasse wird der Hamburger Fuss gebraucht,

Digitized by Google

wovon 100=91¼ Preussischen, 101⅓ Leipziger und 90⅔ Wiener Fuss gleich sind.

Für die in der Gewichtstabelle (s. unten) bemerkten, nicht füglich zu wiegenden Gegenstände sollen, bis auf anderweitige gemeinsame Bestimmung, die dabei bemerkten Gewichtsätze gelten.

a. a. O. Art. 8.

§. 954.

Von Melnik bis Hamburg sollen überhaupt nicht mehr als sieben und zwanzig Groschen und sechs Pfennige Conventionsmünze für den Centner Bruttogewicht an Elbzoll erhoben werden, und zwar von:

Oestreich	1	Groschen	9	Pfennige
Sachsen	5	—	3	—
Preussen	13	—		—
Anhalt	2	—	8	—
Hannover	2	—	6	—
Mecklenburg	1	—	8	—
Dänemark	—	—	8	—
Summa:	27	Groschen	6	Pfennige.

Die streckenweise Vertheilung dieses Tarifsatzes (s. unten aus dem Tarife des Elbzolles) wird nach den zu befahrenden Strecken vertheilt.

a. a. O. Art. 9.

§. 955.

Um jedoch die innere Industrie und die Ausfuhr der Landesproducte zu befördern, zugleich auch den Verkehr der ersten Lebensbedürfnisse zu begünstigen, und mehrere Gegenstände von grossem Gewichte und geringem Werthe zu erleichtern, soll rücksichtlich dieser folgende verhältnissmässige Herabsetzung Statt finden.

Auf ein Viertheil des Elbzolls werden nachstehende Gegenstände ermässigt:

Ambosse, Anker, Asche (unausgelaugte), Bier (mit Ausnahme des fremden), Blei, Bleierz, Bohnen, Bolus, Bomben, Borsten (Schweins-), Eisenblech, Eisen (gegossenes), Erbsen, Erz, Fässer (leere), Früchte (gedörrte, Backobst) Geflügel,

Gerste, Glas (Hohl-), Glasgalle, Graupen, Gries und Grütze von allen Getreidearten, Gusseisenwaaren (grobe), Hafer, Hirse, Holzkohlen, Kanonen, Kienruss, Kisten (leere), Korn (Roggen), Kreide (weisse und rothe), Kugeln (eiserne), Lafetten, Linsen, Lohrinden (Borke, Knoppern), Marmor (roher), Mehl (aller Getreidearten), metallische Mineralerde, Mineralwasser, Mörser (Bomben), Ocker, Oelkuchen, Platten (marmorne und dergleichen), Rindshörner und Füsse, Saamen (aller Art), Salz (Küchen- und Stein-), Sauerkraut, Schiffstheer, Schleif- oder Wetzsteine (feine), Spelz, Stangeneisen (geschmiedetes), Trippel, Tonnen (leere), Weizen, Wicken.

Auf ein Fünftheil der Gebühr folgende Holzsorten: Apfel-, Birn-, Kirsch-, Nuss- und Pflaumenbaum-, Aspen-, Birken-, Buchen-, Eichen-, Erlen-, Eschen-, Hainbuchen-, Kiefer- und Tannen-, Linden-, Pappeln-, Ulmen- und Weidenholz, ingleichen die gröbern Böttcher- und andern Holzwaaren, als Leitern, Mulden, Schaufeln, Schwingen und dergleichen Feldgeräthe, so wie die gröbern Korbsorten zu Fastagen von Baumwurzeln etc.

Auf ein Zehntheil folgende Artikel:

Blut (von Schlachtvieh), Brennholz, Eier, Eisen (altes), Knochen, Laugenfluss, Milch, Butter und Käse (frische), Steingeschirr und Töpferwaaren (gemeine).

Auf ein Zwanzigtheil folgende Gegenstände:

Braunkohle, Eicheln, Faschinen (Busch aller Art); Früchte (frische, Obst), Gemüse (frisches), Gras und Heu, Gips, Kalk, Rohr (Dach- und Schilf-), Stroh, Torf, Wellen (Brandbusch), Wurzeln (essbare).

Auf ein Vierzigtheil:

Alaun- und Vitriolsteine, Asche (ausgelaugte), Drusen (Trester), Dünger, als Mist, Mergel, Stoppeln u. s. w.; Galmeisteine, Kufen, Rinnen und Tröge u. s. w. von Stein, Kies (gemeiner Stein), Leinpferde (zu Wasser rückgehende), Mörtel von Ziegel und Tuffstein (Trass), Mühlsteine, Pfeifenerde, Pflastersteine, Sand, Sand- und Bruchsteine aller Art,

Digitized by Google

Schiefer (Dach-), Steinkohlen, Thon, Töpfer- und Walkererde, Tuffstein, Ziegel (gebrannte und Luft-), Ziegelcement.
a. a. O. Art 10.

§. 956.

Die Abgabe von den Fahrzeugen, oder die Recognitionsgebühr, wird nach vier Classen und nach einem besondern Tarife erhoben (s. unten).

Dieselbe beträgt für die ganze Strohmlänge:

von der ersten Classe unter 10 Hamburger Last der Ladungsfähigkeit (die Last zu 4000 Pfd.) . .	3	Rthlr.	16 Gr.
von der zweiten Classe von 10 bis 25 Last	7	—	20 —
von der dritten Classe von 25 bis 45 Last	11	—	12 —
von der vierten Classe von 45 und darüber	14	—	16 —

Unbeladene Fahrzeuge zahlen überall ein Viertheil der vorstehenden Taxe.
a. a. O. Art. 11.

§. 957.

Die Berechnung des Elbzolles und der Recognitionsgebühr geschieht in Conventionsgeld nach dem 20 Guldenfusse in Thalern, Groschen und Pfennigen, die Zahlung jedoch in den resp. bei den Uferstaaten coursirenden Münzsorten, nach Maassgabe einer besondern Reductionstabelle (s. unten).
a. a. O. Art. 12.

§. 958.

Ausser den, durch gegenwärtige Uebereinkunft festgesetzten Gefällen sollen auf der Elbe keine andere weiter gefordert oder erhoben werden; auch übernehmen die paciscirenden Staaten die förmliche Verpflichtung, die festgesetzten Abgaben nicht anders als in gemeinschaftlicher Uebereinkunft zu erhöhen.
a. a. O. Art. 13.

§. 959.

Unter den Abgaben, wovon die Art. 7 bis 13 a. a. O. handeln, sind nicht begriffen:

a) Die Mauthen (Land- oder Stadtzölle), Eingangs- und Verbrauchssteuern, mit welchen einem jeden Staate das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet einzuführenden

Digitized by Google

Waaren, sobald dieselben den Fluss verlassen haben, nach seiner Handelspolitik zu belegen;

b) die Krahnen-, Waage- und Niederlagegebühren in den Handelsplätzen, wovon jedoch der Ausländer nicht mehr als der Inländer bezahlen soll;

c) die Brückenaufzug- und Schleusengelder; doch dürfen die bestehenden nicht ohne gemeinsame Uebereinkunft erhöhet, und wenn die Anlegung neuer Brücken geschieht, für das Durchgehen unter denselben nichts erhoben werden.

Auch sollen die Zahlungssätze der Gebühren unter b und c fest bestimmt, zur Kenntniss des Publicums gebracht, und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen, oder Brücken und Schleusen passiren. Für den Dienst der Lootsen und Steuerleute hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und für die Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maassgabe sein Bewenden, dass dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtung als dem einheimischen auferlegt werde.

a. a. O. Art. 14.

§. 960.

Unbeschadet der in der Congressacte über die Ausdehnung der Flussschifffahrt enthaltenen allgemeinen Grundsätze ist man wegen des Brunshäuser Zolles übereingekommen, aller und jeder weitern Erörterung zu entsagen, gegen die von Hannover eingegangene Verpflichtung, den Brunshäuser Zolltarif der Commission zur Nachricht mitzutheilen, und denselben, in sofern eine Veränderung der Fastagen und Gebünde eine blosse Declaration der Verzollungsprincipien nicht erforderlich macht, nicht willkührlich, und nicht anders als im Einverständnisse der dabei interessirten Staaten, und namentlich der freien Stadt Hamburg zu verändern oder zu erhöhen.

Der König von Dänemark und der Senat der freien Stadt Hamburg haben sich, auf den Grund bestehender Observanzen und Verträge, jede darauf beruhende Gerechtsame verwahrt,

Digitized by Google

so dass in Beziehung auf den Stader Zoll derselbe res integra verbleibt.

a. a. O. Art. 15.

§. 961.

Die früher bestandenen 35 Elbzoll-Erhebungs-Aemter sind aufgehoben, und sollen an der ganzen Elbe nur vierzehn Zollämter bestehen, nämlich in:

Aussig, Niedergrund, Schandau, Strehla, Mühlberg, Coswig, Roslau, Dessau, Wittenberge, Schnakenburg, Dömitz, Bleckede, Boitzenburg und Lauenburg.

Ausserdem behält sich Preussen noch das Nebenzollamt zu Lenzener Fähre, und die Aemter zu Wittenberg, Aaken, Barby und Schönebeck resp. Magdeburg vor, welche letztere jedoch eingehen werden, sobald die Ursachen der einstweiligen Beibehaltung aufhören, ingleichen Sachsen die beiden Zollämter Dresden und Pirna für die Fahrzeuge, welche keins der Königlich Sächsischen Gränz-Zollämter Strehla und Schandau passiren; so wie Hannover für diejenigen Fälle, wo keine seiner übrigen Zollstellen berührt wird, das interimistische Erhebungsamt zu Hitzacker sich reservirt.

a. a. O. Art. 16.

§. 962.

Ein Schiffer soll nicht eher eine Waare einladen, als bis er darüber einen Frachtbrief vom Absender erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waaren ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und eines Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dasselbe muss enthalten:

1) Namen und Wohnort des Schiffseigenthümers und dessen, der das Schiff führt,
2) Nummer und Namen des Schiffes, dessen Tragbarkeit, Flagge und Bemannung,
3) den Einlade- und Bestimmungsort der Waare,

Digitized by Google

4) Nummer der Frachtbriefe nach der Folgeordnung,
5) Namen des Versenders und Empfängers,
6) Zeichen und Zahl der Colli und Gebünde,
7) Benennung der Waare,
8) Gewicht derselben,
9) Unterschrift des Schiffers und Versicherung der Richtigkeit.

Es wird von dem Schiffer selbst, oder für ihn von einem Andern, der gleichwohl kein Elbschifffahrts- oder Hafenbeamter sein darf, angefertigt, von dem Schiffer unterzeichnet, und von einem hierzu verpflichteten Beamten durch amtliche Unterschrift und Siegel beglaubigt.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es schon nicht selbst abgefasst, sondern sich deshalb fremder Hülfe bedient haben sollte.

Wegen Beiladungen auf der Fahrt treten ganz gleiche Grundsätze ein, auch werden dieselben, so wie alle Abladungen, nebst dem jedesmaligen Gebührenbetrage, auf dem Manifeste vollständig bemerkt und vom nächsten Elbzollamte beglaubigt.

a. a. O. Art. 17.

§. 963.

Der Führer eines Flosses soll ein vollständiges Verzeichniss aller Stämme des Flosses, mit Bemerkung der Holzart und Dimension eines jeden einzelnen Stammes bei sich führen.

Derselbe ist überdies gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Totalsumme der Stämme und übrigen Holzsorten, so wie deren kubischer Inhalt im Ganzen angezeigt wird, und die etwaigen Beiladungen bemerkt sind.

Die Elbzollbeamten controlliren ihre Angaben durch Vermessung des Flosses und des Losholzes.

a. a. O. Art. 18.

§. 964.

Die Schiffer und Flösser sind gehalten, bei jedem der in dieser Convention benannten Zollämter, welches sie auf ihrer Fahrt berühren, anzulegen, im Amte sich zu melden, und das Manifest mit seinen Beilagen vollständig vorzulegen.

Digitized by Google

Bei den Zollamte zu Lenzener Fähre müssen zwar alle vorbeifahrenden Schiffer ihr Manifest vorzeigen, doch brauchen nur diejenigen anzulegen, welche nach oder vor Schnakenburg und dortiger Gegend geladen haben.

a. a. O. Art. 19.

§. 965.

Auf den Grund der Manifeste und der Beilagen und nach dem Befunde der allgemeinen Revision oder der speciellen, wo diese Statt findet, berechnen die Zollbeamten die zu erlegenden Gefälle. Den erhobenen Betrag verzeichnen sie gehörigen Orts auf dem Manifeste, beglaubigen solches durch die amtliche Unterschrift, und geben dem Schiffer hierüber eine besondere gedruckte Quittung.

a. a. O. Art. 20.

§. 966.

Da die Manifeste für den Fiscus, wie für den Kaufmann und den Schiffer gleich wichtige Documente sind, so sollen sie das Fahrzeug vom Einladungs- bis zum Ausladungsorte begleiten, und an letzterem bei der hierzu bestimmten Behörde zur Aufbewahrung und zur Benutzung in geeigneten Fällen abgegeben werden.

So oft der Schiffer ein anderes landesherrliches Gebiet berührt, ist die erste Zollstelle bei Vorzeigung des Manifestes berechtigt, eine Abschrift unentgeldlich davon zu nehmen.

a. a. O. Art. 21.

§. 967.

Die contrahirenden Staaten haben sich das Recht der Revision oder Visitation der Schiffe und Flösse an ihren Elb-Zollstellen allgemein vorbehalten.

Diese Revision ist entweder eine generelle oder eine besondere Revision.

Die generelle besteht, nach vorhergegangener Prüfung des Manifestes und dessen Beilagen, in einer allgemeinen Uebersicht und Untersuchung der Ladung, und in deren Vergleichung mit dem Manifeste, in sofern solche ohne Verrückung der Colli geschehen kann.

Digitized by Google

Die besondere Revision besteht in der genauern Untersuchung der Ladungen nach Qualität und Quantität.

§. 968.

Indessen haben zur Erleichterung des Elbverkehrs Sachsen, Hannover, Dänemark und Mecklenburg sich bewogen gefunden, das ihnen zustehende specielle Revisionsrecht vorläufig während sechs Jahren bei ihren eigenen Zollämtern, den Fall eines gegründeten Verdachtes ausgenommen, für alle diejenigen Schiffe und Flösse nicht ausüben zu lassen, welche eins der beiden Preussischen Elbzollämter zu Wittenberge oder Mühlberg passiren und dort einer speciellen Revision unterliegen, und haben sich zu diesem Behuf mittelst specieller Einigung der an diesen beiden Zollämtern bestehenden Preussischen Revision angeschlossen.

Da jedoch die Erfahrung die Zweckmässigkeit dieser Einigung am besten ergeben wird, so behalten sich die genannten Elbufer-Staaten das Recht ausdrücklich vor, die Dauer derselben zu verlängern und erforderlichen Falls deren Bestimmungen bei der ersten Revisions-Commission zu verbessern oder zu vereinfachen.

Sollte diese Vereinigung den gegenseitig davon gehegten Erwartungen nicht entsprechen, und man sich über eine andere bei der Revisions-Commission nicht verständigen, so bleibt denselben unbenommen, alsdann auf das ihnen zustehende specielle Revisionsrecht in dem Maasse zurückzukommen, als dieselbe zur Sicherstellung des Elbzolles nöthig ist.

Die Fahrzeuge, welche ihrer Bestimmung zufolge weder Wittenberge noch Mühlberg passiren, bleiben der vorbehaltenen speciellen Revision einmal in jedem dieser Uferstaaten unterworfen.

An den Herzoglich Anhaltischen Zollstellen wird, unter Vorbehalt des Rechtes zur speciellen Revision der Schiffe und Flösse, dieselbe bei Vorzeigung vorschriftsmässiger Manifeste, ausser in den Fällen eines begründeten Verdachts, nicht vorgenommen, sondern es wird daselbst nur eine allgemeine Revision der Schiffsladungen und Flösse Statt finden.

§. 969.

Die Elb-Zollämter sind verpflichtet, mit Anwendung alle

Digitized by Google

ihnen zu Gebote stehenden Mittel und mit bester Benutzung der Oertlichkeit, die Revision möglichst zu beschleunigen und die Schiffer nicht länger als nöthig ist, aufzuhalten.

In der Regel findet bei Abfertigung der Schiffer ohne Unterschied eine strenge Reihefolge Statt, so dass der zuerst ankommende auch zuerst abgefertigt werden muss, den Fall ausgenommen, wenn Schiffe durch eine allgemeine Revision schneller abgefertigt werden können, da diese dann den zur speciellen Revision kommenden vorgehen. Eine angefangene Revision darf jedoch nicht durch die eines andern Schiffes oder Flosses unterbrochen werden.

Die Zollämter haben eine strenge Unpartheilichkeit und ernste Beflissenheit zu beobachten, die Schifffahrt möglichst zu fördern und zu erleichtern, alle Ungebührlichkeiten aber gewissenhaft zu vermeiden.

Die nähere Anweisung für ihre Geschäftsführung bleibt dem Staate, von welchem sie bestellt sind, überlassen; man wird dabei die Begünstigung der Schifffahrt und Belebung des Handels stets im Auge behalten.

Diejenigen Beamten, welche sich irgend eine, der gegenwärtigen Bestimmung zuwiderlaufende Erhebung erlauben, sollen nachdrücklich bestraft werden.

a. a. O. Art. 24.

§. 970.

Eine Zollcontravention ist schon dann vorhanden, wenn die Ladung eines Schiffes von dem Manifeste des Schiffers dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung des Elbzolles oder der Recognitionsgebühr daraus zu entnehmen ist. Die Bestrafung der Zollcontraventionen und Defrauden, so wie das Verfahren dabei, wird nach den in dem Staate, wo die Entdeckung geschehen oder der Schiffer angehalten worden ist, bestehenden Gesetzen und Verordnungen Statt finden.

Zu dem Ende soll in der Regel bei jedem Zollamte eine Behörde zur Untersuchung und Entscheidung bestellt werden.

Wird bei den Elb-Zollstellen an der Gränze eines Gebietes, wo das Schiff die Landesgränze ein- oder ausgehend

Digitized by Google

durchschneidet, befunden, dass dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landesabgaben daraus zu entnehmen, so kann der Schiffer auch hierfür nach den Bestimmungen der Abgabengesetze des Landes in Anspruch genommen werden.

a. a. O. Art. 25.

§. 971.

Ehe die gegenwärtige Convention in Kraft tritt, soll ein im Orte des Zollamtes oder möglichst nahe wohnender, dem richterlichen Dienste vorstehender Beamter zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände bestellt und verpflichtet werden:

a) über alle Zollcontraventionen und die hierdurch verwirkte Strafe, in sofern der Schiffer sich derselben nicht freiwillig unterwirft;

b) über Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahnen-, Waage-, Hafen-, Werft-, Schleusengebühren und wegen ihres Betrages;

c) über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;

d) über die beim Schiffziehen veranlassten Beschädigungen an Wiesen und Feldern, so wie überhaupt jeden Schaden, den Flösser oder Schiffer während der Fahrt oder beim Anlanden durch ihre Fahrlässigkeit Andern verursacht haben sollten;

e) über den Betrag der Bergelöhne und anderer Hülfsvergütungen in Unglücksfällen, in sofern die Interessenten darüber nicht einig sind. Namen und Wohnort des Zollrichters sollen in der Zollstelle anschlagen werden.

a. a. O. Art. 26.

§. 972.

Auch verbinden sich die contrahirenden Staaten, den dazu angeordneten Zollbeamten und Zollrichtern die Weisung zu ertheilen, dass, wenn ein oder mehrere Zollbeamten eines der andern Staaten bei ihnen darauf antragen sollten, die Schiffer anzuhalten und die Nachbezahlungen der umgangenen Gebühren zu bewirken, welche im Falle eines Widerspruchs von

Digitized by Google

Seiten des Schiffers immer nur auf den Grund einer Entscheidung des competenten Zollrichters erfolgen kann, diesem Ansuchen gewillfahrt werden soll; so wie auch auf Verlangen die Resultate der vorgenommenen Revision längs der ganzen Elbe, und jede andere gewünschte Auskunft einander bereitwilligst mitzutheilen.

a. a. O. Art 27.

§. 973.

Alle Staaten, welche eine Hoheit über das Strohmbett der Elbe ausüben, machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten, und so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie irgend ein Hinderniss entgegen stehe.

Sie verbinden sich ebenfalls, jeder in den Gränzen seines Gebiets, alle im Fahrwasser sich findenden Hindernisse der Schifffahrt ohne allen Verzug auf ihre Kosten wegräumen zu lassen, und keine die Sicherheit der Schifffahrt gefährdende Strohm- oder Uferbauten zu gestatten.

Für die Fälle, wo die gegenüber liegenden Ufer verschiedenen Landesherren gehören, sind die contrahirenden Staaten übereingekommen, es bei der bisherigen Observanz zu lassen, vorkommende Beschwerden aber bei der Revisions-Commission zur Sprache zu bringen.

a. a. O. Art. 28.

§. 974.

Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür sorgen zu lassen, dass die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell wie möglich getroffen werden.

Zu diesem Ende machen sich die Uferstaaten anheischig, die Localbehörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen im Voraus zu versehen, und die deshalb bestehenden besondern Verordnungen zu erneuern.

Sollte ein Strandrecht irgendwo an der Elbe aus-

Digitized by Google

geübt werden, so wird solches hierdurch für immer **aufgehoben.**

a. a. O. Art. 29.

§. 975.

Nachdem gegenwärtige Convention in Wirksamkeit getreten sein wird, soll sich von Zeit zu Zeit eine **Revisions-Commission** vereinigen, zu welcher von jedem Uferstaate ein Bevollmächtigter delegirt, und deren Vorsitz durch Stimmenmehrheit bestimmt wird.

Der Zweck und der Wirkungskreis dieser Revisions-Commission sind, sich von der vollständigen Beobachtung der gegenwärtigen Convention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maassregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schifffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.

Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.

Ein Jahr, nachdem diese Schifffahrts-Acte in Kraft getreten sein wird, erfolgt in **Hamburg** die erste Vereinigung der Revisions-Commission, welche dann vor Beendigung ihrer Berathung über Zeit und Ort eines neuen Zusammentritts das Nähere beschliessen wird.

a. a. O. Art. 30.

§. 976.

So weit durch gegenwärtige Convention Bestimmungen getroffen sind, hat es bei denselben, **ohne Rücksicht auf bisher bestehende Specialverträge, Gesetze, Verordnungen, Privilegien und Gebräuche,** sein alleiniges Bewenden.

a. a. O. Art. 31.

§. 977.

Die Anwendung und Ausdehnung der Bestimmungen dieser Convention auf Nebenflüsse, welche das Gebiet verschiedener Staaten trennen oder durchströhmen, bleibt, so weit nicht besondere Umstände entgegenstehen, den betreffenden Staaten zum besondern Abkommen überlassen.

a. a. O. Art. 32.

Digitized by Google

§. 978.

Diese Schifffahrts-Acte soll vom ersten Januar 1822 auf allen Punkten der Elbe in volle Wirksamkeit gesetzt, und zu dem Zwecke durch den Druck öffentlich bekannt gemacht, auch allen betreffenden Behörden mitgetheilt, die vorbehaltenen Ratificationen derselben sollen aber spätstens binnen zwei Monaten, vom 23. Juni 1821, ausgewechselt werden[a]).

a. a. O. Art. 33.

a) Die Ratifications-Urkunde der Elb-Schiffahrts-Acte s. Ges.-Samml. für 1822 S. 9—10.

III. Tarif des Elb-Zolles, nach den zu befahrenden Strecken vertheilt[a]).

§. 979.

Niederfuhr.

Uferstaaten, für deren Rechnung die Gebühr erhoben wird.	Bezeichnung der Strecke.	Zu entrichtende Gebühr à Ctr. von 112 ℔ Hamb. Convent. Münze. ℔	ℳ	ß	Summe der in jedem Uferstaate zu entrichtenden Gebühren. Convent. Münze. ℔	ℳ	ß	Für diejenigen Fälle, wo Fahrzeuge nicht den ganzen Theil der Preuss. Elbe befahren, wird nach Maassgabe der zu befahrenden Strecke der Elbzoll erhoben.
Oestreich	Von Melnik bis Aussig . .	—	—	11	—	1	9	
	Von Aussig bis an die Gränze	—	—	10				
Sachsen	Von der Oestr. Gränze bis Pirna	—	1	3	—	5	3	
	Von Pirna bis Dresden . .	—	1	4				
	Von Dresden bis an die Preuss. Gränze	—	2	8				
Preussen	Für die ganze Strecke von der Sächsischen bis zur Mecklenburgischen Gränze .	—	13	—	—	13	—	
Anhalt-Bernburg	Für die ganze Strecke . .	—	—	8	—	—	8	
Anhalt-Cöthen	Für die ganze Strecke . .	—	—	8	—	—	8	
Anhalt-Dessau	Von Dessau bis Tochheim .	—	—	8	—	1	4	
	Von Tochheim bis an die Preuss. Gränze	—	1	8				
Hannover	Von der Preuss. Gränze bis Hitzacker	—	1	3	—	2	6	
	Von Hitzacker bis Hamburg	—	1	3				
Mecklenburg	Von der Preus. bis zur Hannöv. Gränze	—	—	10	—	1	8	
	Von der Hannöv. bis zur Dänischen Gränze . . .	—	—	10				
Dänemark	Für die ganze Strecke . .	—	—	8	—	—	8	

Digitized by Google

Auffuhr.

Uferstaaten, für deren Rechnung die Gebühr erhoben wird.	Bezeichnung der Strecke.	Zu entrichtende Gebühr à Ctr. von 112 ℔ Hamb. Convent. Münze. ß	ℊ	₰	Summe der in jedem Uferstaate zu entrichtenden Gebühr, Convent. Münze. ß	ℊ	₰
Dänemark	Für die ganze Strecke . .	—	—	8	—	—	8
Hannover	Von Hamburg bis Hitzacker	—	1	3	—	2	6
	Von Hitzacker bis an die Preuss. Gränze	—	1	3			
Mecklenburg	Von der Dänischen bis zur Hannöverschen Gränze .	—	—	10	—	1	8
	Von der Hannöverschen bis zur Preuss. Gränze . . .	—	—	10			
Preussen	Für die ganze Strecke von der Mecklenburgischen bis zur Sächsischen Gränze . .	—	13	—	—	13	—
Anhalt-Dessau	Von der Preussischen Gränze bis Tochheim	—	—	8	—	1	4
	Von Tochheim bis Dessau .	—	—	8			
Anhalt-Cöthen	Für die ganze Strecke . .	—	—	8	—	—	8
Anhalt-Bernburg	Für die ganze Strecke . .	—	—	8	—	—	8
Sachsen	Von der Preussischen Gränze bis nach Dresden . . .	—	2	8	—	5	3
	Von Dresden nach Pirna .	—	1	4			
	Von Pirna bis zur Oestreichischen Gränze	—	1	3			
Oestreich	Von der Sächsischen Gränze bis Aussig	—	—	10	—	1	9
	Von Aussig bis Melnik . .	—	—	11			

Für diejenigen Fälle, wo Fahrzeuge nicht den ganzen Theil der Preuss. Elbe befahren, wird nach Maasgabe der zu befahrenden Strecke der Elbzoll erhoben.

Digitized by Google

NB. Transitirende Schiffer können an dem ersten Erhebungsamt die Gebühr für die ganze Strecke eines jeden Uferstaates entrichten.

a) Die jetzt zur Anwendung kommende Gewichtstabelle zur Berechnung der Elbschifffahrts-Gebühren s. unten.

IV. Tarif der Recognitions-Gebühr für die Elbe.

§. 980.

a) Mit Ladung.	Classe 1. unter 10 Last die Last à 4000 Pfund.		Classe 2. zu 10—25 Last.		Classe 3. zu 25—45 Last.		Classe 4. zu 45L. u. mehr.	
	Conv. Münze		Conv. Münze		Conv. Münze		Conv. Münze	
	₰	ℋ	₰	ℋ	₰	ℋ	₰	ℋ
1) Sachsen	—	8	—	16	1	—	1	8
2) Preussen . . .								
zu Mühlberg . . .	—	8	—	16	1	—	1	8
— Wittenberge . .	1	—	2	—	3	—	4	—
3) Anhalt	—	4	—		—	12	—	16
4) Hannover . . .	—	8	—	16	1	—	1	8
5) Mecklenburg . .	1	—	2	—	3	—	4	—
6) Lauenburg . . .	—	12	1	12	2	—	2	—
b) Fahrzeuge ohne Ladung	zahlen allenthalben ein Viertheil der vorstehenden Taxe.							

Anmerk. Der von Esslingen früher nach Hamburg verlegte Zoll wird nur von strohmaufwärts aus Hamburg abgehenden Schiffern mit 4 Schilling Hamburg. Cour. pr. Schiffslast von 4000 Pfund Brutto (und einer geringen Schreibgebühr) entrichtet.

V. Münzvalvations-Tabelle für die Elbzölle.

§. 981.

Nur nachbenannte Münzen werden recipirt:

A. Silbermünzen.

a) Conventionsmässige (20 Gulden auf die Mark fein).

In Oestreich, Sachsen und Anhalt.	In Conv. Geld.		
	₰	ℋ	ß
Speciesthaler, K. Oestreichische, Würtembergische und denen gleiche	1	8	—
Gulden oder $\frac{2}{3}$ Stücke	—	16	—
Halbe Gulden oder $\frac{1}{3}$ Stücke	—	8	—
Sechstelstücke	—	4	—
Zwölftelstücke	—	2	—
30 Kreuzer-Stücke, Markgräfl. Anspachsche . . .	—	8	—
20 Kreuzer- oder Kopfstücke, Oestreichische, Baierische, Würtembergische	—	5	4
17 Kreuzer-Stücke, Kaiserl. Oestreichische . . .	—	4	6

Digitized by Google

	In Conv. Geld.		
	℔	ℳ	ß
10 Kreuzer-Stücke, desgl.	—	2	4
5 Kreuzer-Stücke, desgl.	—	1	
3 Kreuzer-Stücke oder Groschen, desgl.	—	—	9
b) Zum 21-Gulden-Fuss ausgemünzte.			
In Preussen und Anhalt.			
Preussisches Courant im Verhältniss zum Conventionsgeld wie 21 zu 20 oder mit 5 Procent Zuschlag.			
c) Zum 18-Gulden-Fuss oder Cassenmünze.			
In Hannover und Mecklenburg.			
Gulden oder neue $\frac{2}{3}$ Stücke	—	17	6
Halbe Gulden oder $\frac{1}{3}$ Stücke	—	8	9
$\frac{1}{6}$ oder 4 Groschen-Stücke	—	4	4
$\frac{1}{12}$ oder 4 Schilling-Stücke	—	2	2
d) Zum 17-Gulden-Fuss.			
In Lauenburg.			
Speciesthaler, Königl. Dänische und neue Schleswig-Holsteinische	1	10	7
In Hamburg.			
2-Mark-Stücke, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg	—	18	10
1-Mark- oder 16 Schilling-Stücke	—	9	5
12-Schilling-Stücke	—	7	—
8-Schilling-Stücke	—	4	8
4-Schilling-Stücke	—	2	4
In Anhalt.			
Laubthaler, Französische	1	12	—
Kronenthaler, Kaiserlich Oestreichische, Baierische, und denen gleiche			
Halbe Kronenthaler	—	18	—
Viertel Kronenthaler	—	9	—
B. Goldmünzen.			
Stück auf die rauhe Cöln. Mark.	**In Oestreich.**		
	K. K. Oestreichische und Kremnitzer Doppel-Ducaten	6	4	—
	K. K. Oestreichische und Kremnitzer einfache Ducaten	3	2	—
	In Anhalt.			
35	Braunschw. und Hannöv. Pistolen oder 5 Thaler-Stücke, Preussische Friedrichsd'or und alte Französische Louisd'or	5	6	—
70—70½	Halbe dergleichen	2	15	—
17¼—17⅓	Doppelte dergleichen	10	12	—
34½	Spanische einfache Pistolen	5	4	—
17⅓	— doppelte oder Doppien.	10	8	—
67	Reichsconstitutionsmässige Kaiserl. Oestreichische, so wie Königl. Preussische, Holländische, auch Kremnitzer und andere, 23 Krt. 8 Grn. fein haltende, einfache Ducaten, ingleichen Venetia-			

Digitized by Google

Stück auf die rauhe Cöln. Mark.		In Conv. Geld.		
		℔	ℊ	₰
	nische Zechinen, und Florentinische Gigliari	3	2	—
	K. K. Oestreichische und Kremnitzer Doppel-Ducaten	6	4	—
	K. Dänische und Mecklenburgische schwere Ducaten zu 21 Krt. 1 Grn. fein . .	2	8	—

Anmerkungen.

1) Die kleinsten Münzsorten werden nur in geringern Summen und sogenannte Scheidemünzen nur zur Ausgleichung der Zahlungen angenommen.
2) Die nicht coursmässigen oder zu schlechten Münzstücke werden nach Gepräge, Jahreszahl u. s. w. in jedem Zollbureau mittelst landesherrlicher Verordnung und öffentlichen Anschlags genauer und möglichst vollständig angegeben werden.

VI. Bestimmungen der am 23. Juni 1821 abgeschlossenen, das Revisionsverfahren auf der Elbe betreffenden Convention.

§. 982.

Die Könige von Preussen, Sachsen, Grossbritannien und Irland als Hannover, und Dänemark, und der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, wollen für die nächsten sechs Jahre von 1822 bis 1827 einschliesslich, das ihnen zustehende Recht der strengen oder speciellen Visitation bei ihren Elb-Zollämtern für diejenigen Schiffe und Flösse nicht ausüben lassen, welche in ihrer Elbfahrt eines der beiden Königl. Preussischen Gränz-Zollämter Mühlberg und Wittenberge passiren und dort einer speciellen Revision entweder unmittelbar, oder mittelbar durch die Begleitschein-Controlle, unterworfen werden [a]).

Die Fälle eines nahen Verdachts der Defraude sind jedoch von dieser Verzichtung ausgenommen.

Convention vom 23. Juni 1821 Art. 1.

a) Vergl. die Ratifications-Urkunde vom 20. November 1821.

§. 983.

Der König von Preussen will dagegen eine Theilnahme an den Ermittelungen der Revisionen zu Mühlberg und Wit-

tenberge gewähren, und zu dem Ende nicht nur den Ausfall der dortigen speciellen Visitationen in den, den Schiffern — zur Production bei den übrigen Elbzöllen — zu behändigenden, Abfertigungs-Documenten vollständig und genau bemerken lassen, sondern auch die Anstellung eines eigenen und gemeinschaftlichen Commissairs, für Sachsen zu Mühlberg, und für die übrigen Uferstaaten zu Wittenberge, zu nachbenannten Zwecken gestatten.

Derselbe soll bei demjenigen Königlich Preussischen Revisions- und Zollamte, bei welchem er angestellt ist,

a) das Interesse seiner Committenten in allen Elbzoll-Angelegenheiten vertreten, und zu dem Ende

b) befugt sein, den Revisionen der Schiffsladungen und Flösse, welche jedoch den Königl. Preussischen Beamten allein zustehen, mit beizuwohnen, um dadurch die Ueberzeugung zu gewinnen, dass auch die Rechte seiner Committenten bestens wahrgenommen werden.

Er darf jedoch durch seine Anwesenheit dabei den Königl. Preussischen Zollbehörden in ihren Amtsverrichtungen nicht hinderlich werden, und jede unmittelbare Einwirkung in den Geschäftsbetrieb ist ihm untersagt.

c) Die Königl. Preussischen Elbzoll-Register, sowohl des Aus- als Einganges, sollen ihm jederzeit, sofern dadurch keine Stöhrung im laufenden Dienste entsteht, und namentlich nach oder ausser den Amtsdienststunden, auf Verlangen im Amtslocale vorgelegt werden, um daraus das Nöthige zu extrahiren und die ihm von den Zollämtern seiner Committenten zugehenden Erhebungsverzeichnisse damit zu vergleichen und darnach zu berichtigen.

d) Er soll nicht minder in jedem Falle des dort eintretenden Begleitschein-Verfahrens von dem Ausfalle der Revision am Bestimmungsorte der Ladungen, durch die Zollämter resp. zu Mühlberg und Wittenberge vollständig unterrichtet werden.

e) Er wird den Untersuchungen der Zollrichter, so weit sie ihn angehen, persönlich beiwohnen, und zur Einsicht

und Extrahirung der ihn interessirenden Untersuchungs-Acten befugt sein.

f) Wird er die nacherhobenen Gefälle cum annexis entgegennehmen und an die Zollämter seiner Committenten befördern, und

g) in allen Fällen nur mit dem Ober-Inspector und resp. mit dem Zollrichter des Zollamtes, bei dem er angestellt ist, in amtlicher Relation stehen und zu verhandeln haben.

a. a. O. Art. 2. 3.

§. 984.

Ergeben sich durch die speciellen Revisionen der Königl. Preussischen Behörden Abweichungen von den Declarationen, welche bei den resp. Zollstätten der übrigen, der Revisionsvereinigung beigetretenen Uferstaaten erfolgt sind, und eine Verkürzung der zu erhebenden Gefälle, oder gar absichtliche Defrauden der Schiffer; so wird der Zoll-Commissarius durch die Königl. Preussische Zollbehörde davon unverzüglich in Kenntniss gesetzt, der Schiffer aber nicht abgefertigt, bevor nicht die verkürzten Zollgefälle, nebst den freiwillig erlegten Strafen und Kosten, von dem Königl. Preussischen Zollamte nacherhoben und dem Zoll-Commissair zugestellt sind.

Verweigert der Defraudant die Strafen und Kosten, so bleibt es dem Ermessen des Zoll-Commissairs überlassen, ob er deshalb bei dem competenten Königl. Preussischen Zollrichter auf förmliche Untersuchung antragen, oder die nähere Verfolgung der Defraude den betreffenden Zollämtern seiner Committenten, im Falle der Habhaftwerdung des Contravenienten, vorbehalten will.

a. a. O. Art. 4.

§. 985.

Wenn Königl. Preussischer Seits eine Cautionsbestellung für die in Wittenberge oder Mühlberg vielleicht nicht vollständig bezahlten Elbzollgefälle vom Schiffer gefordert werden sollte, so soll dies dem Zoll-Commissair angezeigt, und wenn derselbe es verlangt, auch noch überdies eine besondere Sicherheit für die bei den bereits passirten Elb-Zollämtern der hohen Contrahenten vielleicht unrichtig erlegten

Digitized by Google

Gefälle, bei dem Zollamte zu Wittenberge oder Mühlberg geleistet werden, welche jedoch ein Drittheil des Betrages derjenigen Zollgefälle nicht übersteigen wird, die an den passirten Zollstätten nach dem Manifeste bereits erlegt sind.

a. a. O. Art. 5.

§. 986.

Zu Zoll-Commissarien werden nur gesittete, verträgliche und erfahrene Männer gewählt, und sie werden so besoldet, dass sie anständig und unabhängig von allen Nebeneinnahmen aus dem Dienste, die ihnen unter keinem Namen erlaubt sein sollen, leben können.

Ihre Ernennung und Instruction werden jedesmal dem Königl. Preussischen Ministerio bekannt gemacht, und sie sowohl, als die Zollofficianten zu Wittenberge und Mühlberg zu einem verträglichen und conciliatorischen gegenseitigen Benehmen besonders verpflichtet werden.

a. a. O. Art. 6.

§. 987.

Sollten die Königl. Preussischen Ober-Zollinspectoren zu Wittenberge und Mühlberg veranlasst werden, bei den Königl. Sächsischen, Grossbritannisch-Hannöverschen, Dänischen oder Grossherzoglich Mecklenburgischen Elb-Zollämtern die Einsicht der Register oder Mittheilungen aus denselben nachzusuchen, so soll ihnen dies mit gleicher Bereitwilligkeit verstattet werden.

a. a. O. Art. 7.

§. 988.

Da die Erfahrung die Zweckmässigkeit der gegenwärtigen Convention über das gemeinschaftliche Revisionsverfahren am besten ergeben wird, so behalten sich die hohen Contrahenten das Recht ausdrücklich vor, die Dauer derselben zu verlängern und erforderlichen Falls deren Bestimmungen bei Gelegenheit der ersten Revisions-Commission zu verbessern und zu vereinfachen.

Sollte diese Vereinigung überhaupt der gegenseitig davon gehegten Erwartung nicht entsprechen, und man sich über eine andere bei der ersten Revisions-Commission nicht

Digitized by Google

verständigen, so bleibt es den hohen Contrahenten unbenommen, alsdann auf das denselben zustehende eigene Revisionsverfahren zurückzukommen.

a. a. O. Art. 8.

§. 989.

Diese Convention begreift nicht solche Versendungen auf der Elbe, welche ihrer Bestimmung zufolge Wittenberge oder Mühlberg nicht passiren.

Auch bleibt die allgemeine Revision, der Schifffahrts-Acte gemäss, den hohen Contrahenten ausdrücklich vorbehalten.

a. a. O. Art. 9.

VII. Nachherige Bestimmungen und Verträge in Betreff der Schifffahrt auf der Elbe und deren Nebenflüssen.

A. Erste Verlängerung der Convention über das Revisionsverfahren.

§. 990.

Der Art. 1 der Convention vom 23. Juni 1821 setzte ausdrücklich fest, dass die hohen Contrahenten für die nächsten sechs Jahre, von 1822 bis 1827 einschliesslich, das ihnen zustehende Recht der strengen oder speciellen Visitation bei ihren Elb-Zollämtern für diejenigen Schiffe und Flösse nicht ausüben lassen wollten, welche in ihrer Elbfahrt eines der Preussischen Gränz-Zollämter Mühlberg und Wittenberge passiren, und dort einer speciellen Revision unterworfen werden.

Durch die Ministerial-Erklärung vom 2. Februar 1828 wurde in Folge der hierüber Statt gefundenen Vereinbarung von Seiten der Königl. Preussischen Regierung zur öffentlichen Kenntniss gebracht:

dass Preussischer Seits die gedachte Convention vom 23. Juni 1821, das Revisionsverfahren auf der Elbe betreffend, in allen ihren Bestimmungen als noch auf anderweitige sechs Jahre, mithin bis zum 31. Dec. 1833, verlängert und in Kraft bestehend anerkannt werde.

Gesetz-Samml. für 1828. S. 20.

Digitized by Google

B. Zweite Verlängerung der Convention über das Revisionsverfahren.

§. 991.

Durch die Ministerial-Erklärung vom 10. Mai 1834 wurde in Folge der hierüber Statt gefundenen Vereinbarung von Seiten der Königl. Preussischen Regierung zur öffentlichen Kenntniss gebracht: dass,

da die am 23. Juni 1821 abgeschlossene und zu seiner Zeit erneuerte Convention wegen des Revisionsverfahrens auf der Elbe mit dem letzten December 1833 abgelaufen sei, die Regierungen von Sachsen, Hannover, Dänemark und Mecklenburg-Schwerin aber, nach der von ihnen über die Zweckmässigkeit dieser Convention bisher gemachten Erfahrung, in dem Wunsche übereingekommen sind, dass die Dauer derselben, dem in ihrem Artikel 8 ausgesprochenen Vorbehalte gemäss, verlängert werde, und von Seiten der Preussischen Regierung dem desfallsigen Vorschlage beigestimmt worden ist,

Preussischer Seits die gedachte Convention vom 23. Juni 1821, in allen ihren Bestimmungen, als noch auf anderweitige sechs Jahre, mithin bis zum 31. December 1839, verlängert und in Kraft bestehend, anerkannt werde.

Gesetz-Samml. für 1834. S. 69. 70.

C. Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, wegen Befreiung der beiderseitigen Unterthanen vom Elbzolle. Vom 17. Juli 1828.

§. 992.

Um den Abschluss des Vertrages, wegen der Zoll- und Verkehrs-Verhältnisse, zwischen Preussen einerseits, und den Herzoglich-Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Landen andererseits, zu erleichtern, haben der König von Preussen und die Herzöge von Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau sich vereinigt, wegen Erhebung des ihnen tractatenmässig zustehenden Elbzolles besondere Bestimmungen zu treffen [a]).

a) Vgl. Art. 32 der Elb-Schifffahrts-Acte.

Digitized by Google

§. 993.

Von allen Gegenständen, welche auf der Elbe

a) im Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingeladen worden sind, um in das Preussische Gebiet eingeführt zu werden, oder

b) aus dem Auslande nach dem Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingehen, mit der Bestimmung, dort zu verbleiben oder in dem Packhofe zu Rosslau niedergelegt zu werden, oder

c) in dem Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingeladen worden sind, um durch das Preussische Gebiet in's Ausland verschifft zu werden,

soll weder an den Preussischen Elb-Zollstellen, noch an den Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen der tractatenmässige Elbzoll erhoben werden.

Ausgenommen sind jedoch Waaren, welche aus dem Packhofe in Rosslau nach dem Auslande ausgeführt werden sollen. Von diesen ist der Elbzoll, und zwar in seinem vollen Satze, wie er Preussen für die ganze Strecke von Wittenberge bis Mühlberg tractatenmässig gebührt, auch ferner an den Preussischen Zollstellen zu entrichten.

Vertrag vom 17. Juli 1828. Art. 1.

§. 994.

Ebenso soll auch von allen Gegenständen, welche auf der Elbe

a) in dem Preussischen Gebiete eingeladen worden sind, um in das Anhalt-Köthensche oder Anhalt-Dessauische Gebiet eingeführt zu werden, oder

b) aus dem Auslande mit der Bestimmung nach dem Preussischen Gebiete eingehen, oder

c) im Preussischen Gebiete eingeladen worden sind, und durch das Anhalt-Köthensche und Anhalt-Dessauische Gebiet in das Preussische Gebiet oder in das Ausland verschifft werden,

der tractatenmässige Elbzoll an den beiderseitigen Zollstellen nicht erhoben werden.

a. a. O. Art. 2.

Digitized by Google

§. 995.

Die Abgabe von den Fahrzeugen, oder die Recognitions-Gebühr wird nur dann erhoben werden, wenn die Schiffe nicht innerhalb des Preussischen und Anhaltischen Gebiets verbleiben, sondern die Bestimmung haben, ihre Fahrt in das Ausland fortzusetzen.

a. a. O. Art. 3.

§. 996.

An die Stelle des Elbzolles und der Recognitions-Gebühr, wo beide nach vorstehenden Bestimmungen wegfallen, dürfen keine andere Belastungen treten. Doch versteht es sich von selbst, dass der Erhebung der tarifmässigen Ein- und Ausgangsabgaben auf der Elbe, welche Preussen, in Folge des besondern Vertrags mit Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, zusteht, durch die gegenwärtige Uebereinkunft kein Eintrag geschehen soll.

a. a. O. Art. 4.

§. 997.

Mit Rücksicht auf die gegenseitige Aufhebung des Elbzolles wird Preussen unter denselben Umständen, unter welchen dieser Zoll nicht entrichtet wird, auch auf der Saale, Statt aller bisherigen Abgaben, nur die Schleusengefälle, welche zur Instandsetzung und Unterhaltung der Schleusen, nach dem Tarife vom 31. December 1826, bestimmt sind, erheben lassen.

Desgleichen wird man von Anhalt-Köthenscher Seite, in den Fällen, wo Preussischer Seits nur das gedachte Schleusengeld erhoben wird, das bisherige Seilgeld bei Nienburg bis zu einem Grade ermässigen, dass die davon aufkommende Einnahme die mit der Einrichtung wegen Senkung des Seils verbundenen Kosten nicht übersteigt, und zu dem Ende vorläufig den zu entrichtenden Satz des Seilgeldes auf vier gute Groschen, von dem Schiffe, für welches dasselbe gesenkt wird, bestimmen.

a. a. O. Art. 5.

§. 998.

Die etwa noch erforderlichen Maassregeln zur Verhü-

Digitized by Google

tung von Unterschleifen sollen zwischen dem Königl. Preussischen General-Director der Steuern und der betreffenden Herzoglich Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen obersten Behörde besonders verabredet werden.

a. a. O. Art. 6.

§. 999.

In Absicht der Dauer, der stillschweigenden Verlängerung und der Wiederaufhebung dieser Uebereinkunft gelten die nämlichen Bestimmungen, welche der ebenfalls am 17. Juli 1828 unterzeichnete Haupt-Vertrag, wegen der gegenseitigen Verkehrsfreiheit und der Anschliessung der Herzogthümer Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau an das Preussische System der indirecten Steuern, aufstellt.

a. a. O. Art. 7.

§. 1000.

Dem Herzoge von Anhalt-Bernburg wird der Beitritt zu der gegenwärtigen Uebereinkunft vorbehalten.

a. a. O. Art. 8.

§. 1001.

Gegenwärtige Uebereinkunft soll zugleich mit dem eben erwähnten Hauptvertrage zur Ratification vorgelegt, und auch gleichzeitig binnen einer vierzehntägigen Frist, nach Auswechselung der Ratifications-Urkunden zur Vollziehung gebracht werden.

a. a. O. Art. 9.

§. 1002.

Der vorstehende Vertrag ist ratificirt worden:

vom Könige von Preussen — am 16. August 1828,
vom Herzoge von Anhalt-Köthen — am 27. Aug. 1828,
vom Herzoge von Anhalt-Dessau — am 28. Juli 1828.

D. Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg, den Beitritt des letztern zu dem, zwischen Preussen, Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, wegen gegenseitiger Aufhebung des Elbzolles, unterm 17. Juli 1828 geschlossenen Vertrage betreffend. Vom 17. Mai 1831.

§. 1003.

Anhalt-Bernburg tritt dem, am 17. Juli 1828, zwi-

Digitized by Google

schen Preussen, Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, wegen gegenseitiger Aufhebung des Elbzolles abgeschlossenen Vertrage bei.

In Folge dieses Beitritts kommen vom 1. Juli 1831 die folgenden Bestimmungen in Anwendung.

Vertrag vom 17. Mai 1831. Art. 1.

§. 1004.

Von allen Gegenständen, welche auf der Elbe:

a) in dem Preussischen, Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingeladen worden sind, um in das Anhalt-Bernburgische Gebiet eingeführt zu werden, oder

b) aus dem Auslande mit der Bestimmung nach dem Preussischen, Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingehen, oder

c) in dem Anhalt-Bernburgischen Gebiete eingeladen worden sind, um durch das Preussische, Anhalt-Köthensche und Anhalt-Dessauische Gebiet in das Ausland verschifft zu werden,

soll weder an den Preussischen Elb-Zollstellen, noch an den Anhalt-Bernburgischen, Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen, der tractatenmässige Elbzoll erhoben werden.

a. a. O. Art. 2.

§. 1005.

Ebenso soll von allen Gegenständen, welche auf der Elbe

a) in dem Preussischen, Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingeladen worden sind, um in das Anhalt-Bernburgische Gebiet eingeführt zu werden, oder

b) aus dem Auslande mit der Bestimmung nach dem Preussischen, Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingehen, oder

c) im Preussischen, Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen Gebiete eingeladen worden sind und durch das Anhalt-Bernburgische in das Preussische, Anhalt-Köthensche und Anhalt-Dessauische Gebiet oder in das Ausland verschifft werden,

Digitized by Google

der tractatenmässige Elbzoll an den Zollstellen der gedachten Staaten nicht erhoben werden.

Ausgenommen sind jedoch Waaren, welche aus dem Packhofe zu Rosslau nach dem Auslande ausgeführt werden sollen. Wie von diesen der Elbzoll, und zwar in dem vollen Satze, der Preussen für die ganze Strecke von Wittenberge bis Mühlberg tractatenmässig gebührt, Preussischer Seits erhoben wird, so ist derselbe ferner auch tractatenmässig an Anhalt-Bernburg zu entrichten.

a. a. O. Art. 3.

§. 1006.

Die Abgabe von den Fahrzeugen, oder die Recognitions-Gebühr wird nur dann erhoben werden, wenn die Schiffe nicht innerhalb des Preussischen und Anhaltischen Gebietes verbleiben, sondern die Bestimmung haben, ihre Fahrt in das Ausland fortzusetzen.

a. a. O. Art. 4.

§. 1007.

An die Stelle des Elbzolles und der Recognitions-Gebühr, wo beide nach vorstehenden Bestimmungen wegfallen, dürfen keine andere Belastungen treten. Doch versteht es sich von selbst, dass der Erhebung der tarifmässigen Ein- und Ausgangsabgaben, welche Preussen, in Folge der besondern Verträge mit Anhalt-Bernburg, Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, zusteht, durch die gegenwärtige Uebereinkunft kein Eintrag geschehen soll.

a. a. O. Art. 5.

§. 1008.

Wie mit Rücksicht auf die gegenseitige Aufhebung des Elbzolles, unter denselben Umständen, unter welchen dieser Zoll nicht entrichtet wird, im Verhältniss Preussens zu Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, auch auf der Saale Preussischer Seits Statt aller bisherigen Abgaben nur die Schleusengefälle, welche zur Instandsetzung und Unterhaltung der Schleusen nach dem Tarife vom 31. December 1826 bestimmt sind, Anhalt-Köthenscher Seits aber das bisherige Seilgeld bei Nienburg nur in einem vorläufig auf 4 gGr. von

Digitized by Google

dem Schiffe, für welches die Senkung des Seiles geschieht, festgesetzten Betrage erhoben wird, so macht sich Anhalt-Bernburg gegen Preussen anheischig, vom 1. Juli d. J. ab, so lange der gegenwärtige Beitrittsvertrag in Kraft bleibt, im Verhältniss zu Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, bei gleicher Herabsetzung des Seilgeldes bei Nienburg auf 4 gGr., auch nur das Schleusengeld bei Bernburg und das Seilgeld bei Gross-Wirschleben in dem Betrage erheben zu lassen, wie beide zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg in dem heute wegen Regulirung der Schiffahrts-Abgaben auf der Saale unterzeichneten Vertrage normirt worden sind.

a. a. O. Art. 6.

§. 1009.

Die etwa erforderlichen Maassregeln zur Verhütung von Unterschleifen sollen zwischen dem Königlich Preussischen General-Director der Steuern, der Herzoglich Anhalt-Bernburgischen, ingleichen der Herzoglich Anhalt-Köthenschen und Anhalt-Dessauischen obersten Behörde besonders verabredet werden.

a. a. O. Art. 7.

§. 1010.

In Absicht der Dauer, der stillschweigenden Verlängerung und der Wiederaufhebung dieser Uebereinkunft gelten die nämlichen Bestimmungen, welche in Beziehung auf die Erneuerung des Vertrages wegen Anschliessung der Herzoglich Anhalt-Bernburgischen Lande an das Preussische indirecte Steuersystem in Anwendung kommen.

a. a. O. Art. 8.

§. 1011.

Da der ganze Inhalt der gegenwärtigen Uebereinkunft auf das Verhältniss von Anhalt-Bernburg zu Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, wie sich von selbst versteht, nur dann Anwendung findet, wenn die beiden letztern Staats-Regierungen sich denselben durch geeignete Erklärungen aneignen, so behält Preussen sich vor, die Herzöge von Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau hierzu besonders einzuladen.

a. a. O. Art. 9.

Digitized by Google

§. 1012.

Vorstehender, Königl. Preussischer Seits am 19. Mai 1831 und Herzoglich Anhalt-Bernburgischer Seits unterm 20. Mai 1831 ratificirter Staats-Vertrag ist mit den Bemerken zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass,

dem im Art. 9 enthaltenen Vorbehalte gemäss, die Herzöge von Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau, mittelst der unterm 16. und 15. März 1832 vollzogenen Urkunden, den Beitritt des Herzogs von Anhalt-Bernburg zu dem unterm 17. Juli 1828 abgeschlossenen Staats-Vertrage mit dem Versprechen acceptirt haben, die Uebereinkunft vom 17. Mai 1831 in Absicht aller Verbindlichkeiten, welche ihnen danach obliegen, genau in Ausführung bringen zu lassen.

Bekanntmachung des Königl. Preussischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 31. Mai 1832.
Gesetz-Samml. für 1832. S. 148.

E. Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg, wegen Regulirung der Schifffahrts-Abgaben auf der Saale, nebst Tarif der Schleusengefälle auf der Saale zu Bernburg. Vom 17. Mai 1831.

§. 1013.

Durch den Artikel 32 der Elb-Schifffahrts-Acte vom 23. Juni 1821 ist verabredet worden, dass die Anwendung und Ausdehnung der in derselben enthaltenen Bestimmungen auf Nebenflüsse, welche das Gebiet verschiedener Staaten trennen oder durchströhmen, so weit nicht besondere Umstände entgegenstehen, den betreffenden Staaten zum besondern Abkommen überlassen bleiben solle, die diesfällige Verabredung auch bei der Saale, als Nebenflusse der Elbe, bis auf die Regulirung der Schifffahrts-Abgaben, wesentlich in Ausführung gekommen ist, die Feststellung dieser Abgaben aber früher in den besondern, zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg bestehenden, Verhältnissen mancherlei Schwierigkeiten gefunden hat, so haben der König von Preussen und der Herzog von Anhalt-Bernburg den nachfolgenden Vertrag abgeschlossen.

Digitized by Google

§. 1014.

Sämmtliche bisher auf der Saale bestandenen Zollabgaben, so wie auch jede, unter was immer für Namen bekannte, Erhebungen und Auflagen, womit die Schifffahrt dieses Flusses bisher im Preussischen und Anhalt-Bernburgischen Gebiete belastet war, sollen vom 1. Juli 1831 an, mit der in dem Art. 2 bestimmten Ausnahme, sowohl im Verkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten, als in dem Verkehr eines derselben durch das andere mit dem Auslande, oder umgekehrt, und zwar für die ganze Strecke des Flusses, von dem Punkte an, wo er überhaupt schiffbar ist, bis zu dessen Einmündung in die Elbe, fernerhin nicht mehr entrichtet werden.

Vertrag vom 17. Mai 1831. Art. 1.

§. 1015.

Vom 1. Juli 1831 an soll rücksichtlich des vorbemerkten Verkehrs nur noch erhoben werden können:

a) auf Preussischem Gebiete:

1) ein Schleusengeld in dem Betrage und in der Art, wie solches durch die Verordnung vom 31. December 1826 und den ihr beigefügten Tarif bestimmt ist;

2) ein Seilgeld, wo solches 1815 erhoben worden, und zwar von 5 Silbergroschen von jedem Fahrzeuge, für welches das Seil gesenkt wird;

b) auf Anhalt-Bernburgischem Gebiete:

1) ein Schleusengeld bei Bernburg in den Fällen, wo solches bisher entrichtet wurde, jedoch nur nach dem unten folgenden Tarife;

2) ein Seilgeld zu Gross-Wirschleben mit 4 gGr. von jedem Fahrzeuge, für welches das Seil gesenkt wird.

a. a. O. Art. 2.

§. 1016.

Unter den Abgaben, von welchen der Art. 1 handelt, sind die Eingangs-, Ausgangsabgaben und Verbrauchssteuern nicht begriffen, mit welchen einem jeden der contrahirenden Theile das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet ein- und aus demselben auszuführenden Waaren, sobald sie den Fluss verlassen haben oder noch nicht auf den Fluss gekommen sind, nach seiner Handelspolitik zu belegen, so-

Digitized by Google

fern nicht hierüber die besondern, zwischen den contrahirenden Theilen abgeschlossenen, Zollverträge über die Anschliessung Anhalt-Bernburgs an das Preussische indirecte Steuersystem ein Anderes bestimmen.

a. a. O. Art. 3.

§. 1017.

Nachdem Preussen mit grossem Kostenaufwande die Saale noch in letzter Zeit auf einer grossen Strecke, wo sie es bisher noch gar nicht war, schiffbar gemacht hat, und auch die Anhalt-Bernburgischen Unterthanen zur Benutzung auf der für dieselbe neu gewonnenen Flussstrecke, gleich den Preussischen Unterthanen zulässt, so verpflichtet sich Anhalt-Bernburg um so bereitwilliger, auch alle auf seinem Gebiete in diesem Flusse sich etwa findenden Schiffahrtshindernisse zu beseitigen und insbesondere die Schleuse bei Bernburg stets in ganz brauchbarem Stande zu erhalten, als die diesfällige Verbindlichkeit mit der Entstehung der bisher von Anhalt-Bernburg erhobenen Gefälle zusammenfällt.

a. a. O. Art. 4.

§. 1018.

Preussen begiebt sich aller Ansprüche, welche wegen Nichtbeachtung der frühern, zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg rücksichtlich der Saal-Schifffahrt bestandenen, vertragsmässigen Verhältnisse gegen Anhalt-Bernburg Preussischer Seits erhoben worden sind.

Dagegen entsagt auch Anhalt-Bernburg nicht nur allen gegen Preussen in Beziehung auf die Saal-Schifffahrt erhobenen Ansprüchen, sondern leistet auch auf die Entschädigungs-Summe Verzicht, welche bei Gelegenheit seines Beitritts zu dem Preussischen indirecten Steuersysteme in einem Separat-Artikel zu dem Vertrage vom 17. Juli 1826 für Anhalt-Bernburg, jedoch ohne Anerkennung einer Verbindlichkeit, stipulirt worden ist.

Tarif, nach welchem die Schleusengefälle auf der Saale zu Bernburg zu erheben sind.

§. 1019.

1) Von einem Schiffsgefässe, dessen Tragfähigkeit 1200 Ctnr. übersteigt,

Digitized by Google

beladen . . . . . 9 ₰ — ₰
unbeladen . . . . . 2 - — -

2) Von einem Oderkahn, und allen andern zum Waarentransporte bestimmten kleinern Schiffen,
beladen . . . . . 4 - 12 -
unbeladen . . . . . 1 - 6 -

3) Fischerkähne, Anhänge, Handkähne, Nachen, Gondeln . . . . . — - 4 -

4) Von jeden zwanzig Stücken Flossholze, sie seien in Boden, Tafeln, Pletzen, Karinen, oder auf irgend eine andere Art verbunden — - 16 -

Unverbundenes Brenn- und Nutzholz darf auf der schiffbaren Saale nicht ferner verflösst werden. Wird es auf Pletzen oder Flössen fortgeschafft, so wird eine Klafter Brennholz und ein Ring Stabholz, einem Stücke Flossholz gleich gerechnet.

Besondere Bestimmungen:

1) Sind die zu 1 und 2 genannten Gefässe blos mit Erzen, Stein- oder Braunkohlen, Holz-, Torf, Bruch-, Kalk-Schiefer- und Ziegelsteinen, oder mit Erden, ingleichen mit thierischem Dünger oder andern Düngungsmitteln, z. B. ausgelaugter Asche, Düngesalz u. s. w. beladen, so werden nur die für unbeladene Schiffsgefässe festgesetzten Sätze entrichtet.

2) Die Schleusenabgabe trägt der Schiffer, welcher ohne besondere Uebereinkunft nicht berechtigt ist, das Entrichtete dem Eigenthümer der Waaren anzurechnen.

3) Wer es unternimmt, sich der Abgabe zu entziehen, zahlt, neben derselben, den vierfachen Betrag derselben als Strafe.

§. 1020.

Der vorstehende Vertrag ist vom Könige von Preussen unter dem 19. Mai und von dem Herzoge von Anhalt-Bernburg unter dem 20. Mai 1831 ratificirt worden.

Digitized by Google

F. Bestimmungen über die Elb-Schiffahrts-Abgaben nach dem Zollvereinigungs-Vertrage zwischen Preussen, Hessen-Cassel, Hessen-Darmstadt, Baiern und Würtemberg einerseits und dem Königreiche Sachsen andererseits. Vom 30. März 1833.

§. 1021.

Der Art. 15 dieses Vertrages enthält folgende Bestimmungen:

Die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen, mit Einschluss derjenigen, welche das Schiffsgefäss treffen — Recognitionsgebühren —, sind von der Schifffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Congresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten.

§. 1022.

Ueber den Verkehr mittelst der Elbe und wegen Erhebung der conventionellen Elbschifffahrts-Abgaben wird zwischen der Königl. Preussischen und Königl. Sächsischen Regierung Folgendes verabredet:

1) Waaren, welche vermittelst der Elbe durch das Preussische und Sächsische Gebiet unmittelbar durchgeführt werden, bleiben den vollen Elbschifffahrts-Abgaben, wie solche conventionsmässig festgesetzt sind, unterworfen. Findet bei der Durchfuhr eine Umladung oder Lagerung zur Spedition oder zum Zwischenhandel Statt, so kann von der Regierung des Staates, in dessen Gebiete der Umschlag erfolgte, ein Erlass an dem Elbzolle, jedoch nicht höher als zu $\frac{1}{4}$ der conventionsmässigen Sätze, welche sie zu erheben hat, bewilligt werden.

2) Der Waarentransport auf der Elbe aus dem Gebiete eines der beiden gedachten Staaten nach dem Gebiete des andern, oder aus einem dieser Staaten nach dem Auslande oder umgekehrt aus dem Auslande nach dem Gebiete eines der gedachten Staaten, ist in der Regel von aller Zollentrichtung frei, unterliegt

Digitized by Google

jedoch der Entrichtung des conventionsmässigen Recognitionsgeldes.

3) Hiervon findet in dem Falle eine Ausnahme Statt, wo bei der Einfuhr aus dem Auslande das Gebiet eines der beiden Staaten ohne Löschung und Lagerung durchfahren wird, in welchem Falle neben dem Recognitionsgelde ein Viertheil des Elbzoll-Antheils des letzteren Staates entrichtet wird.

4) Waaren, welche auf der Elbe in das Gebiet eines der beiden Staaten eingehen, um zu Lande wieder ausgeführt zu werden, oder welche umgekehrt zu Lande in das Gebiet eines der beiden Staaten eingehen, um mittelst der Elbe ausgeführt zu werden, unterliegen neben dem conventionsmässigen Recognitionsgelde der Durchgangs-Abgabe nach dem Zolltarif, welchem in dem vorbemerkten Falle zu 3) der dort bestimmte Wasserzoll zutritt.

Alle Begünstigungen, welche ein Vereinsstaat dem Schifffahrtsbetriebe seiner Unterthanen auf den Eingangs genannten Schiffen zugestehen möchte, sollen in gleichem Maasse auch der Schifffahrt der Unterthanen der andern Vereinsstaaten zu Gute kommen.

Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Congressacte, noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle nach den privativen Verordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Doch sollen auch auf diesen Flüssen die Unterthanen der contrahirenden Staaten und deren Waaren und Schiffsgefässe überall gleich behandelt werden.

G. Tarif der Schifffahrts-Abgaben an der Elbe vom 28. December 1836, nebst der jetzt gültigen Gewichtstabelle zur Berechnung des Elbzolles.

1. Tarif der Schifffahrts-Abgaben.

§. 1023.

An der Elbe wird an Schifffahrts-Abgaben, wie solche

Digitized by Google

durch die Elbschifffahrts-Acte vom 23. Juni 1821, und durch spätere Vereinbarungen bestimmt sind, erhoben:

a) eine Recognitions-Gebühr

von jedem Fahrzeuge, welches die Zollstätten zu Mühlberg oder Wittenberge passirt, nach Maassgabe der Lasten, welche dasselbe tragen kann.

	Zu Mühlberg				Zu Wittenberge			
	Conv. Geld		Preuss. Geld		Conv. Geld		Preuss. Geld	
1. Von einem beladenen Fahrzeuge	₰	Ngr.	₰	Ngr.	₰	Ngr.	₰	Ngr.
1ster Classe, oder unter 10 Hamb. Last à 4000 Hamb. Pfund, oder $10\frac{5}{16}$ Preuss. Last Ladungsfähigkeit	—	8	—	$10\frac{1}{2}$	1	—	1	$1\frac{1}{2}$
2ter Classe, oder von 10 bis unter 25 Hamb. oder $25\frac{2}{16}$ Preuss. Last . . .	—	16	—	21	2	—	2	3
3ter Classe, oder von 25 bis unter 45 Hamb. oder $46\frac{1}{16}$ Preuss. Last . . .	1	—	1	$1\frac{1}{2}$	3	—	3	$4\frac{1}{2}$
4ter Classe, oder von 45 Hamb. Last und mehr	1	8	1	12	4	—	4	6

2) Unbeladene Fahrzeuge und wenn die Ladung folgende Centnerzahl nicht übersteigt:

bei der 1sten Classe

10 Hamburger Centner oder 10 Centner 60 Pfund Preuss.;

bei der 2ten Classe

20 Hamb. Centner oder 21 Centner 10 Pfund Preuss.;

bei der 3ten Classe

30 Hamb. Centner oder 31 Centner 70 Pfund Preuss.;

bei der 4ten Classe

40 Hamb. Centner oder 42 Centner 20 Pfund Preuss.

3) Von Schiffen, welche nur Reisende und deren Reisegepäck führen, wird blos die volle Recognitionsgebühr erhoben.

4) Von Schiffen, welche von Schnakenburg und Gegend abwärts, oder von der Mecklenburgischen Gränze aufwärts bis Schnakenburg gehen, ist die Recognitionsgebühr nach den Sätzen zu erheben, die zu Mühlberg gelten.

5) Frei von der Recognitionsgebühr sind:

a) die das Hauptschiff nur auf kurzen Strecken zur Ueberwindung örtlicher Hindernisse begleitenden Lichterkähne;

Digitized by Google

β) kleine Kähne und Anhänge, die zu einem Hauptschiff gehören und nicht zum Waarentransporte dienen:

b) Der Elbzoll vom Brutto-Gewichte der Ladung und zwar zum vollen Satze:

	Vom Hamb. Centner in Conv. Geld		Macht vom Preuss. Centner in Preuss. Gelde	
	ℳ	ß	gℳ	ß
1) Für die ganze Strecke von der Gränze gegen das Königreich Sachsen bis zur Gränze gegen Hannover und Mecklenburg . . .	13	8	17	$\frac{14}{100}$
2) Für die Theilstrecke, wenn eine Ladung blos durchgeführt wird, von Schnakenburg bis zur Gränze gegen Mecklenburg . . .	1	4	1	$7\frac{92}{100}$

Für folgende Artikel sind diese Sätze ermässigt und zwar:

1) Auf ein Viertheil des Elbzolles für:

Ambosse, Anis, Anker, unausgelaugte Asche, Bier, mit Ausnahme des fremden, Blei, Bleierz, Bohnen, Bolus, Bomben, Bombenmörser, Eisenblech ohne Unterschied, Eisendrath, Erbsen, Erz, Fenchel, Geflügel, Gerste, Glas ohne Unterschied, Glasgalle, Graupen, Gries und Grütze von allen Getreidearten, Gusseisen, grobe Gusseisenwaaren, Hafer, Hanfsaamen, Hirse, Holzkohlen, unverarbeitete Hornspitzen und Hornplatten, Kanonen, Kienruss, Knoppern, Korn (Roggen), weisse, schwarze und rothe Kreide, Küchensalz, Kümmel, eiserne Kugeln, Lafetten, Linsen, Lohrinde (Borke), roher Marmor, Mehl von allen Getreidearten, metallische Mineralerde, Mineralwasser, Münzkrätze, gegossene eiserne Nägel, Oker, Oelkuchen, Pech, marmorne und dergleichen Platten, Rindshörner und Füsse, Rothstein, Rübsaat und Saamen aller Art, Sauerkraut, See- und Steinsalz, feine Schleif- und Wetzsteine, Schweineborsten, Spelz, geschmiedetes Stangeneisen, Theer, Tripel, Wachholderbeeren, Weizen, Wicken.

2) Auf ein Fünftheil des Elbzolles für:

gröbere Böttcher- und andere Holzwaaren, als: Leitern, Mulden, Schaufeln, Schwingen und dergleichen Feldgeräth, so wie gröbere Korbsorten von Baumwurzeln u. s. w. zu Fastagen,

Digitized by Google

leere Kisten, Fässer und Tonnen, gedörrte Früchte (Backobst), gedörrte Hagebutten.

3) Auf ein Zehntheil des Elbzolles für:
Bau- und Nutzholz, Blut von Schlachtvieh, frische Butter, Eier, altes Eisen, frischen Käse, Knochen, Laugenfluss, Milch, Schmelztiegel aller Art, gemeines Steingeschirr, Töpferwaaren.

4) Auf ein Zwanzigtheil des Elbzolles für:
Braunkohlen, Brennholz, Busch aller Art, Cichorienwurzeln, Dach- und Stuhlrohr und Schilf, Eicheln, Faschinen, frische Früchte (Obst), frisches Gemüse, Gras und Heu, Gips, Kalk, Nüsse aller Art, Seegras, Stroh, Torf, Weintrauben, Wellen (Brandbusch), essbare Wurzeln.

5) Auf ein Vierzigtheil des Elbzolles für:
Alaun- und Vitriolsteine, ausgelaugte Asche, Dachschiefer, Drusen, Trester, Dünger, als: Mist, Mergel, Stoppeln u. s. w. rückgehendes Flossgeräth, Galmeistein, Glas- und Topfscherben, Kalkstein, Kufen, Rinnen und Tröge u. s. w. von Stein, zu Wasser zurückgehende Leinpferde, Mörtel von Ziegel und Tuffstein (Trass), Mühlsteine, Pfeifenerde, Pflastersteine, Sand- und Bruchsteine aller Art, gemeiner Steinkies, Steinkohlen, Thon, Töpfer- und Walkererde, Tuffstein, gebrannte und Luftziegel, Ziegelcement.

Frei von Elbzoll sind:

a) die zum Verdeck eines Fahrzeuges einmal ein- und zugerichteten Bretter, da sie zum Schiffsgeräth gehören.

In Ermangelung solcher sind frei:
die zur Bedeckung der Ladung nöthigen losen Bretter und zwar:

bei Fahrzeugen	unter	10 Last Ladungsfähigkeit	1	Schock
- -	von	10 bis unter 25 Last .	2	—
- -	-	25 - - 45 - .	$2\frac{1}{2}$	—
- -	-	45 und mehr Last . .	3	—

b) Reisende und deren Reisegepäck;

c) die Reisevictualien der Schiffer, die nicht im Manifeste stehen und besonders bestimmte Quantitäten nicht übersteigen.

Digitized by Google

§. 1224.

Im Allgemeinen aber gelten in Bezug auf den Elbzoll folgende nähere Bestimmungen:

1) Von Waaren, welche blos innerhalb Landes auf der Elbe transportirt, oder im freien Verkehr befindlich, aus dem Inlande strohmaufwärts ausgeführt, oder mit der Bestimmung nach einem inländischen Orte eingeführt werden, wird ohne Unterschied, ob die Versteuerung gleich beim Gränzeingange oder erst am Orte der Ausladung erfolgt, kein Elbzoll erhoben.

2) Waaren, welche im steuerlich freien Verkehr aus dem Königreiche Sachsen oder aus den Anhaltischen Herzogthümern abwärts in das Preussische Gebiet gelangen, bleiben von der Entrichtung des Elbzolles frei, ohne Unterschied, ob die gedachten Güter im Lande ausgeladen, oder weiter in's Ausland transportirt werden.

3) Waaren, welche elbwärts über Wittenberge eingehend zum Verbleiben in den Anhaltischen Herzogthümern oder im Königreiche Sachsen bestimmt sind, entrichten:

a) wenn sie nach dem Königreiche Sachsen bestimmt sind, und die Durchfuhr durch das Preussische Gebiet ohne Löschung und Lagerung der Ladung erfolgt, ein Viertheil des conventionsmässigen Elbzolles; wogegen

b) bei der Bestimmung nach den Anhaltischen Herzogthümern allgemein, und bei der Bestimmung nach dem Königreiche Sachsen, in sofern als dieselbe mit der Löschung und Lagerung der Ladung in einem Preussischen Elbhafen verbunden ist, die gänzliche Freiheit vom Elbzoll eintritt.

4) Von denjenigen Waaren endlich, welche über Wittenberge abwärts eingehend, nach erfolgter Löschung und Lagerung der Ladung in einem Preussischen Elbhafen, weiter nach Böhmen elbwärts durchgeführt werden, wird ein Viertheil an dem conventionsmässigen Elbzoll erlassen.

Digitized by Google

2) Gewichts-Tabelle zur Berechnung des Elbzolles.

§. 1025.

A. Flüssige Waaren.

Alles Brutto, oder mit der einfachen gewöhnlichen Fastage ohne Ueberfass, der Gallon zu 233, das Hamburger Viertel zu 365, das Französische Viertel (Velte) zu 375 Pariser Kubikzoll Inhalts, der Anker zu 5, das Ohm zu 20 Hamburger, das Oxhoft zu 80 Französischen, das Legel zu 72 Französischen Vierteln, der Centner zu 112 Hamburger Pfund.

	Ct.	℔
Arak, wie Rum.		
Bier, Englisches, das Fass (Baril) zu 36 Gallons . . .	4	—
das Oxhoft (Hogshead) zu 54 — . . .	$5\frac{3}{4}$	—
die Pipe zu 108 — . . .	11	70
- aus den Elbstaaten, die Tonne zu 14 Hamb. Viertel	$2\frac{1}{4}$	—
das halbe Fass zu 26 — —	$4\frac{1}{4}$	—
das ganze Fass zu 56 — —	$8\frac{3}{4}$	—
Blut, das Hamburger Viertel	—	20
Branntwein, wie Rum.		
Essig, Bier und Cider, ein Anker zu 5 Hamb. Viertel . .	—	95
eine halbe Tonne zu $7\frac{1}{2}$ — — . .	1	25
eine ganze Tonne zu 15 — — . .	2	50
Weinessig, ein Tierçon zu 20 Veltes	$3\frac{1}{2}$	
ein Oxhoft zu 30 Veltes	$5\frac{1}{8}$	
in andern Gebinden	—	18
Häring die Tonne zu $5\frac{1}{4}$ Hamburger Kubikfuss (800 Stück weniger oder mehr)	3	—
Rum, ein Anker	$\frac{3}{4}$	—
ein Viertel Legel	$2\frac{3}{4}$	—
ein Oxhoft	$4\frac{1}{4}$	—
ein Puncheon	8	40
in angemessenen Gebinden andern Inhalts jedes Viertel	—	17
Seife, grüne, die kleine Tonne oder das Viertel . . .	—	70
Sprit (Spiritus), jedes Viertel	—	16
Theer, die Tonne	3	—
Thran, die Tonne (224 ℔ netto)	$2\frac{1}{2}$	—
die Quartele zu 2 Tonnen	4	100
die Pipe zu 4 —	9	—
die Stampe zu 8 —	18	—
Wasser, mineralische,		
a) unverpackt:		
— Driburger, Spaaer und Wildunger, die 100 ganze Flaschen	3	
— 100 halbe —	$1\frac{3}{4}$	—
— Eilsener, Nenndorfer u. Pyrmonter, die 100 ganze Pipen	3	70
— 100 halbe —	2	70

Digitized by Google

	Gr.	Pf.
Wasser, Pyrmonter Bouteillen No. 1, die 100 Stück		
— Eger und Marienbader, die 100 ganze Krüge	3½	—
— 100 halbe —	3	70
— Emser, Fachinger, Geilnauer, Selterser und Wiesbadner, die 100 ganze Krüge	2	14
— 100 halbe —	3¼	—
b) verpackt:		
— Eger, die Kiste mit 36 ganzen oder 72 halben Krügen	2	50
— Marienbader, die Kiste mit 48 ganzen Krügen	1¾	—
— desgleichen — — 72 halben —	2¼	—
— — — 32 Hyalit-Bouteillen	2	—
— Saidschützer — — 40 ganzen Krügen	1	—
— — — 40 halben —	2½	—
Bei Verpackung in Körben:		
Die Thara von jeden 50 Flaschen oder Kruken	1½	—
— Kölnisches, die 12 Gläser mit Kistchen ohne Ueberkiste	—	35
Wein, in nachbemerkten bekannten Gebinden		
ein Anker	—	6
ein Eimer (zwei Anker)	—	90
ein halbes Oxhoft	1	70
ein Ohm (zwei Eimer)	2½	—
— ein Oxhoft Bordeaux, Muscat, Nantes	3¼	—
— — Bayonne	5¼	—
eine Trommel Tavelles	6¼	—
ein Stück Pikardon	5	98
eine Pipe Ximenes	7	70
eine Pipe Madeira, Fayall, Teneriffa, Vidogna	8¼	—
ein Both Corsika	9¼	—
ein Both Benicarlo, Catalon, Tarragon	9	70
ein Both Malaga, Lissabon, Ponte Xeres und Ximenes	11	—
Halbe und Viertel-Bothe und Pipen, ½ und ¼ ihres obigen Gewichts.		
Bei allen andern nicht benannten Gebinden jedes Viertel (Velte) Brutto	—	18

B. Früchte.

Das Hamburger gestrichene Fass (der halbe Scheffel oder zwei Himpten) 2656 Pariser Kubikzoll haltend.

Bohnen	—	88
Buchweizen	—	71
— Grütze	—	
Erbsen und Wicken	—	90
Gerste	—	68
— Graupen und Grütze	—	84
Hafer	—	48
— Graupen und Grütze	—	64
Hirse	—	78
Kastanien	—	75
Linsen	—	89
Malz	—	54
Mehl	—	45
Nüsse	—	44
Obst, grüne Aepfel und Birnen	—	56
gedörrte Aepfel	—	32

Digitized by Google

	Gr.	Kg.
Obst, gedörrte Birnen	—	52
gedörrte Kirschen	—	72
gedörrte Pflaumen	—	64
Roggen	—	80
Rüben	—	37
Saamen, Hanf	—	56
Saamen, Raps- und anderer	—	70
Weizen	—	84

100 Hamburger Fass sind = $84\frac{7}{10}$ Hannöverschen Scheffeln,
$135\frac{1}{10}$ Mecklenburg-Rostocker = $95\frac{3}{10}$ Preussischen —
$99\frac{1}{10}$ Anhaltische = $49\frac{1}{5}$ Dresdner —
$56\frac{9}{10}$ Böhm. Strich = $85\frac{7}{25}$ Wiener Metzen und
= $147\frac{12}{25}$ Engl. Bushels.

C. Holz.

1) In Flössen und wo die Stücke einzeln kubisch (nach den Hartigschen oder Segondatschen Tabellen) zu vermessen sind, werden auf den Hamburger Centner gerechnet:

a) Eichen, Buchen, Hainbuchen, Eschen und Obstbaumholz . . 3 Hamb. Kubikfuss

b) Fichten oder Tannen, Aspen, Birken, Erlen, Linden, Pappeln, Ulmen und Weidenholz . . . . 4 — —

2) Krahn- und Schiffsladungen werden im Ganzen kubisch vermessen und dann sind, bei obigem Gewichte, von dem Gesammtinhalt noch auf die leeren Zwischenräume zu rabattiren:

vom Bau- und Nutzholz aller Art, ein Viertel . . . . . 25 von 100 Kubikfuss
von rauhem Brennholz ein Drittel oder $33\frac{1}{3}$ — 100 —
von Band- und Zweigenholz . . 50 — 100 —
von Wellen und Reisbunden . . . 60 — 100 —

3) Ist rauhes Kloben- oder Scheitholz in Fäden, Haufen u. s. w. abgesondert so aufgestellt, dass es kubisch gemessen werden kann, so sind von jeden 100 Kubikfuss zu rabattiren:

vom	2	3	4	5	6 füssigen
schieren Nutzholze	25	$26\frac{1}{2}$	28	30	32 Kubikfuss
Brennholze in unebenen Kloben .	29	31	33	35	37 —
— in Stangen	40	43	46	49	52 —
— in Zacken oder Zweigen	44	48	52	56	60 —
Das Gewicht, wie ad 1 bemerkt.					

Digitized by Google

4) Kann das Stabholz bei der Revision gezählt werden, so sind auf den Centner zu rechnen:

	Zoll lang	Stück
a) 2 bis 2½ Hamburger Zoll dicke und 4 bis 6 Zoll breite		
eichene Pipen - Stäbe	67 bis 70	8
- Oxhoft -	55 - 58	10
- Tonnen -	45 - 48	13
- Oxhoft - Boden	29 - 32	20
- Tannen -	22 - 25	25
b) ½ bis 1 Zoll dicke und 4 bis 6 Zoll breite		
eichene Tonnen - Stäbe	33 - 36	40
- Butten -	24 - 26	60
buchene Tonnen -	36 - 42	35
- - -	30 - 36	38
- Boden -	18 - 25	45

Fichtenstäbe in Kloben, wie Nutzholz ad 2 oder 3.

5) Büchene Candis-Kisten, complete, auf den Centner:
grosse, 24 Zoll lang, 14 Zoll hoch und breit 9 Stück;
kleine, 22 - - 12 - - - - 12 -.

6) Lohrinde (Borke), auf den Centner: in Stücken 11 Kubikfuss,
- - - - - zerhackte 10 -

D. Brennmaterial und Asche.

	Ctr.	℔
Braunkohlen (die 10 Kubikfuss)	2½	—
Holzasche, das Hamburger Fass, unausgelaugte (die 10 Kubikfuss)	—	56
- - - - ausgelaugte (die 10 Kubikfuss)	—	98
Holzkohlen (die 10 Kubikfuss)	—	75
Lohkuchen, die 1000 Steine, 8 bis 10 Quadrat	12	—
Steinkohlen, Englische, die Tonne (8¾) Kubikfuss	2	100
- Oberalbische, die 10 Kubikfuss	3	—
Torf, die 1000 Soden oder Steine	9	—
- die 10 Kubikfuss	2	—

E. Steine, Erden u. s. w.

Die 10 Hamburger Kubikfuss.

Granit, behauener	10	—
Kalksteine, rohe	3¾	—
Kies	7	—
Lehm und Mergel	6	—
Pflastersteine	7½	—
Pfeifenerde	3	—
Sand, weisser	6½	—
Sandstein, behauener	10	—
Sandstein, in unbehauenen Bruchstücken	7	—
Thon, Töpfer- und Walker-Erde	5	—
Trester (Drusen) / Vieh- und anderer Dünger	3	—
Ziegel, Dachzungen	30	—
- Dachpfannen und Holfter	50	—
- Klinker	16½	—

Digitized by Google

	G.	S.
Ziegel, Mauersteine	84	—
– dergl. ungebrannte	96	—
Kalk, die Tonne (3 Fass)		
– – – Bardowicker	3½	—
– – – Gothaischer und Preussischer	2	76
– – – Lüneburger	3½	—

F. Leere Gefässe.

Ein Anker	—	16
Ein Eimer (Doppel-Anker), eine Biertonne	¼	—
Eine Oel- und Thran-Tonne	—	40
Ein Ohm, eine Tierce, ½ Both, ½ Pipe	½	—
Ein Essig-Oxhoft, ein halb Bierfass, eine Theertonne	⅜	—
Ein Oxhoft, Trommel, Quartele, halbe Pipe, halb Both	1	—
Ein Bierfass, eine Pipe, halb Cette, Stück	4½	—
Ein Both, Branntwein- und Sprit-Fass	1½	—
Ein Stückfass, Stampe	2½	—

Zum Verkaufe versandte neue Fahrzeuge tragen die doppelte Recognitionsgebühr.

Das Gewicht lebender Thiere ist durch Sachverständige billig zu schätzen.

VIII. Verordnungen der Oestreichischen Regierung in Betreff der Elb-Schifffahrt.

§. 1026.

Folgende Bestimmungen zur Ausführung der Elbschifffahrts-Acte enthält: die Circular-Verordnung des k. k. Böhmischen Landes-Guberniums:

Da nach Art. IV. der Elb-Schifffahrts-Acte die Elb-Schifffahrt einem jeden gestattet ist, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit nach vorhergegangener Prüfung hierzu die Erlaubniss erhalten hat, so werden in Böhmen die Erlaubnissscheine oder Patente von der für die Elb-Schifffahrts-Angelegenheiten bestellten Commission ausgefertigt[a]).

Der Schiffseigenthümer, welcher zur Führung des Schiffes sich eines geprüften Schiffsmeisters oder Steuermannes bedienen muss, hat vor Erlangung des Patents sich über die Zahl, Eigenschaft und Ladungsfähigkeit der Schiffe; derjenige dagegen, welcher sein Schiff selbst führen will, nebst

diesem Erfordernisse, über den bisherigen selbstständigen Betrieb des Schiffergewerbes oder über die mit gutem Erfolge überstandene Schifferprüfung auszuweisen.

Die Prüfung der angehenden Schiffsmeister und Steuermänner wird bei der k. k. Navigations-Direction vorgenommen.

a) Zollrichter sind zu Niedergrund und Aussig angestellt.

§. 1027.

Die Elbschiffer können, mit den vorgeschriebenen Manifesten versehen, nicht nur bis Melnik, sondern auch auf der Moldau bis Prag ungehindert und ohne gezwungene Umladung, und ebenso ungehindert die Schiffe von Prag auf der Moldau nach der Elbe fahren. Es findet demnach eine freie, durch nichts gehemmte Communication der Wasserstrasse auf beiden Flüssen Statt.

Digitized by Google

SIEBENTER ABSCHNITT.

Von der Lippe-Schifffahrt.

I. Regulativ wegen Erhebung der Schifffahrts-Abgaben auf dem Lippe-Strohm. Vom 19. Mai 1823.

§. 1028.

1) Es soll eine Abgabe von den auf dem Lippestrohm fahrenden Schiffern nach nachstehendem Tarif entrichtet, und deren Ertrag ausschliesslich zur Unterhaltung, Verbesserung und Erweiterung der Schiffbarkeit dieses Strohmes verwandt werden.

2) Zu diesem Zwecke werden Hebestellen zu Hamm, Lünen, Haltern und Wesel errichtet.

3) Die Stelle zu Hamm erhebt die Abgaben für die Strohmstrecke:

a) nach und von Lippstadt, und

b) von oberhalb Beckinghausen bis Hamm in der Berg- und von Hamm nach Lünen in der Thalfahrt.

4) Die Stelle zu Lünen erhebt die Abgaben für die Strecke:

a) von Lünen und Beckinghausen nach Hamm,

b) von unterhalb Hamm bis Beckinghausen oder Lünen, und von da weiter nach Haltern.

5) Die Stelle zu Haltern erhebt die Abgaben für den Strohmtheil:

a) von Haltern bis Lünen und von unterhalb Lünen bis Haltern,

b) von da nach Dorsten und umgekehrt von Dorsten nach Haltern.

6) Die Stelle zu Wesel erhebt die Abgaben von Wesel bis Dorsten, und umgekehrt von Dorsten nach Wesel.

7) Zu Dahl und Dorsten werden Zahlungsscheine-Abnehmer angestellt, bei denen die Scheine von denjenigen Ladungen oder Fahrzeugen abgegeben werden müssen, welche daselbst ihre Endbestimmung erreichen.

Digitized by Google

8) Wenn ein Fahrzeug mit oder ohne Ladung an einer Hebungsstelle, sei es in der Thal- oder Bergfahrt, ankommt und keinen Zahlungsschein vorzeigen kann, so muss die Abgabe, nach dem Tarif und nach vorstehender Eintheilung der Hebestellen, vom Anfange der Strohmstrecke, wenn gleich diese nur theilweise befahren ist, bezahlt werden.

Die Zwischenschifffahrt zwischen zwei Hebestellen, ohne dass davon eine berührt wird, ist frei.

9) Die Abgabe wird nach dem Gewichte der Ladungen, und dieses nach der Einsenkung der Fahrzeuge berechnet. Zu diesem Zwecke soll die Ladungsfähigkeit derselben von den Aichungsbehörden ermittelt und festgesetzt werden.

10) Schiffer und Flösser sind verpflichtet, bei der Hebungsstelle, wo die Ladung oder das Floss zuerst ankommt, oder wo erstere ursprünglich eingenommen und letzteres gemacht wird, eine manifestirende, im Falle gemischter Ladung, nach Classen abgesonderte Anzeige zu machen, und daselbst die Abgabe von einer Strecke zur andern zu entrichten.

11) Ueber die Entrichtung der Abgaben wird ein Schein, wofür ein Silbergroschen und drei Pfennige zu entrichten sind, ausgestellt, welcher gleich nach Ankunft jeder Hebestelle zum Vermerk vorgezeigt, und bei der letzten abgegeben werden muss. Auch müssen die Scheine in dem ad 7 vorgesehenen Falle zu Dahl und Dorsten abgegeben werden; wogegen aber dem Schiffer oder Flösser sofort ein Rückschein oder Revers unentgeldlich eingehändigt wird.

12) Wer die ad 10 und 11 gegebenen Vorschriften unbefolgt lässt, verfällt in eine Strafe von einem bis fünf Thalern.

Wer es unternimmt, sich dieser Abgabe auf irgend eine Art zu entziehen, verwirkt eine Strafe, welche dem vierfachen Betrage dieser Abgabe gleich ist.

Im Wiederholungsfalle soll nach Analogie der Verordnung vom 26. Mai 1818 wegen der Zoll- und Verbrauchssteuern von ausländischen Gegenständen §. 112 die Strafe verdoppelt, und im dritten und mehrfachen Falle angemessene Zuchthaus- und Gefängnissstrafe eintreten.

Digitized by Google

II. Tarif der Lippe-Schifffahrts-Abgaben.

Vom 19. Mai 1823.

§. 1029.

Benennung der Gegenstände.	In der Thalfahrt von Lippstadt bis Wesel.	Abgabensätze vom Centner. 1ste Classe.	2te Classe.	3te Classe.	4te Classe.	von den unbeladenen Fahrzeugen pro Last Ladungsfähigkeit. Thlr.	Sgr.
Strohmab und auf, nämlich:	Insbesondere auf der Strohmstrecke:	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
1ste Classe. Fabrikate, Kaufmannswaaren u. Producte aller Art, welche weiter unten nicht ausdrücklich benannt sind.	a) von Lippstadt u. unterhalb bis Hamm.	6	3	2	2	2	6
	b) von Hamm und unterhalb bis Beckinghausen u. Lünen . .	4	3	2	1	1	6
2te Classe. Rohes Gusseisen, Getreide aller Art, Mühlsteine, Tannenbretter u. Wachholderbeeren.	c) von Beckinghausen, Lünen, Dahl, Fork und unterhalb bis Haltern	8	5	3	2	1	8
	d) v. Haltern u. Bossendorf bis Dorsten . . . . . und	5	3	2	1	1	—
3te Classe. Küpp-, Bau- und Schiffbauholz aller Art und Borke.	e) von Dorsten und unterhalb bis Wesel . . .	7	4	3	2	1	4
	In der Bergfahrt von Wesel bis Lippstadt.						
4te Classe. Salz, Steinkohlen, Dachschiefer, Cement oder Trass, Tuffsteine, Kalk-, Ziegel-, Back-, Bruch-, Hau- oder Quadersteine, Brenn- und Faschinenholz, Töpfer-, Walker-u. Pfeifenerde, Sand, Lehm, Kies u. Rauchfutter.	Insbesond. a. d. Strohmstrecke: a) von Wesel bis Dorsten . . .	7	4	3	2	1	4
	b) von Dorsten und unterhalb bis Haltern . .	5	3	2	1	1	—
	c) von Haltern und oberhalb bis Lünen oder Beckinghausen.	8	5	3	2	1	8
	d) v. Lünen od. Beckinghausen und oberhalb bis Hamm . . . und	4	3	2	1	1	6
	e) von Hamm bis Lippstadt .	6	3	2	2	2	6

Digitized by Google

Allgemeine Bestimmungen.

1) Bei Ladungen, von Gegenständen verschiedener Classen zusammengesetzt, wird die Abgabe von jeder Classe besonders ermittelt und bezahlt.

2) Wenn die Abgabe von der Ladung jene vom unbeladenen Fahrzeuge nicht erreicht, so wird letztere entrichtet.

3) Bei dem Flossholze werden zwei Quadratfuss Flossenraum, einschliesslich Flottwerk und Wasserraum, gleich einem Centner gerechnet.

4) Die unbeladenen Fahrzeuge unter einer Last Ladungsfähigkeit werden zu einer Last berechnet.

5) Die Zahlung geschieht in Preussischem Silber-Courant.

6) Frei von der Abgabe sind: Düngungsmaterialien, desgleichen in der Bergfahrt die leeren Salztonnen, und alles Flottwerk zum Flössen, als Tonnen, Masten, Kasten und sonstige Flossengeräthschaften. Das Fahrzeug, was dergleichen von der Abgabe befreite Gegenstände geladen, bezahlt blos als unbeladen.

Digitized by Google

ACHTER ABSCHNITT.

Von der Weser-Schifffahrt.

I. Vorbemerkung.

§. 1030.

Der Bestimmung der Wiener Congress-Acte gemäss veranlassten die Staaten, welche die Weser durchströhmt, den Zusammentritt einer Commission zu Minden im Jahre 1821, um gemeinschaftlich die für die Schifffahrt auf der Weser erforderlichen Bestimmungen zu treffen.

Die dabei interessirenden Staaten waren:

Preussen,
Hannover,
Kur-Hessen,
Braunschweig,
Oldenburg,
Lippe und
die freie Stadt Bremen.

§. 1031.

Diese Commission kam zu den Bestimmungen der folgenden Weser-Schifffahrts-Acte überein, welche am 10. September 1823 abgeschlossen und am 22. November 1823 ratificirt wurde.

II. Bestimmungen der Weser-Schifffahrts-Acte.

A. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1032.

Die Schifffahrt auf dem Weserstrohme[a]) soll, von seinem Ursprunge durch Zusammenfluss der Werra und Fulda bis in's offene Meer, und umgekehrt aus dem offenen Meere, sowohl strohmauf- als niederwärts, in Bezug auf den Handel völlig frei sein; jedoch bleibt die Schifffahrt von einem Uferstaate zum andern (cabotage) auf dem ganzen

Strohme ausschliessend den Unterthanen derselben vorbehalten. Niemand darf sich dagegen den Vorschriften entziehen, welche für Handel und Schifffahrt in gegenwärtiger Convention enthalten sind.

Weser-Schifffahrts-Acte vom 10. Sept. 1823. §. 1.

a) de Martens, Recueil de traités. T. X. Suppl. p. 301.
Lesur, Annuaire historique universel a. 1823. p. 292.

§. 1033.

Alle ausschliesslichen Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Weser zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangene Begünstigungen, welche Schiffergilden oder andern Corporationen und Individuen bisher zugestanden haben möchten, sind gänzlich aufgehoben, und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Auf Fähren und andern Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zum gegenüberliegenden bezieht sich jedoch die allgemeine Schifffahrtsordnung nicht.

Ebenso wenig auf diejenigen Schiffer und ihr Gewerbe, deren Fahrt sich blos auf das Gebiet ihres eigenen Landesherrn beschränkt, und die, vermöge der Schifffahrts-Polizei, welche jeder Staat, nach Maassgabe seiner Hoheit, über den Strohm ausübt, allein unter der Obrigkeit des Landes stehen, wo sie ihr Gewerbe treiben.

a. a. O. §. 2.

§. 1034.

Alle bisher an der Weser bestandenen Stapel- und Zwangs-Umschlagsrechte, namentlich die zu Bremen, Minden und Münden, sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

a. a. O. §. 3.

§. 1035.

Die Ausübung der Weserschifffahrt ist einem Jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von

Digitized by Google

seiner Landesobrigkeit, nach vorhergegangener Prüfung, hierzu die Erlaubniss erhalten hat.

Jede Regierung wird die nöthigen Maassregeln treffen, um sich der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Weserschifffahrt gestattet.

Der Erlaubnissschein (Patent), der hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit, durch die hierzu verordneten Behörden, ausgefertigt wird, giebt ihm das Recht, auf der ganzen Strecke von Münden bis in die offene See, und aus der offenen See bis Münden die Schifffahrt auszuüben, so wie es sich von selbst versteht, dass Schiffer und Schiffe, welche aus der Weser in's Meer oder zurückfahren, diejenigen Eigenschaften haben müssen, welche zu Seefahrten erforderlich sind. Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das ihm einmal ertheilte Schifferpatent wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Staaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiete begangenen Verbrechens beschuldigt wird, Falls sie seiner habhaft werden, oder sonst eine Strafe an ihm vollstrecken können, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, auch nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Behörde zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

a. a. O. §. 4.

§. 1036.

Jedes zur Handelsfracht auf der Weser dienende, dem Unterthan eines der contrahirenden Staaten angehörige oder von ihm geführte Schiff soll mit der Angabe des Orts, wohin es gehört, einer für diesen Ort laufenden Nummer, und der Lastzahl, welche es höchstens tragen kann, auswärts deutlich versehen sein.

a. a. O. §. 5.

§. 1037.

Die ordentlichen Schiffszüge auf der Weser sollen vorläufig auch künftig, wie bisher, aus nicht mehr als drei Fahrzeugen bestehen, und diese die bisher üblich gewesene Ladungsfähigkeit nicht überschreiten dürfen.

a. a. O. §. 6.

Digitized by Google

§. 1038.

Schiesspulver in Quantitäten über 5 Pfund soll nur in besondern, mit einer schwarzen, drei Ellen langen und eine Elle breiten, Flagge versehenen Fahrzeugen geführt, und selbst in geringeren Quantitäten niemals zwischen andern Waaren verpackt werden.

Jeder Schiffer, welcher Schiesspulver geladen hat, muss, bevor er irgendwo anlandet, der Orts-Polizei-Behörde hiervon Anzeige machen und die von derselben etwa anzuordnenden Sicherheitsmaassregeln zur Befolgung gewärtigen. Versäumt er diese Anzeige, so unterliegt er da, wo nicht durch Landesgesetze bereits Strafen deshalb festgesetzt sind, ausser der Verpflichtung zum eventuellen Schadenersatz, einer Geldstrafe von 2 — 100 Thalern.

a. a. O. §. 7.

§. 1039.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports beruhen lediglich auf der freien Uebereinkunft des Schiffers und des Versenders, oder dessen Committenten, und sollen von Zeit zu Zeit durch den Druck bekannt gemacht werden.

a. a. O. §. 8.

§. 1040.

Durch die §§. 1—8. einschliesslich hat der direct aus der See kommenden oder direct dahin gehenden Schifffahrt keine neue Beschränkung auferlegt werden sollen.

a. a. O. §. 9.

§. 1041.

Es bleibt dem Handelsstande zweier oder mehrerer Weserplätze überlassen, mit einer beliebigen Anzahl qualificirter Schiffer über Frachtpreise, Lieferungszeiten und andere Bedingungen ihres gegenseitigen Verkehrs, Contracte auf bestimmte Zeiten, jedoch jedes Mal höchstens auf fünf Jahre abzuschliessen, und solchergestalt Reihefahrten unter sich zu errichten, welche dem Kaufmanne billige Fracht und dem Schiffer schnelle Befrachtung sichern.

a. a. O. §. 10.

Digitized by Google

§. 1042.

Bei solchen Reihefahrten wird jedoch zu ihrer Gültigkeit Folgendes vorausgesetzt:

1) Niemand, weder Kaufmann noch Schiffer, kann genöthigt werden, sich denselben anzuschliessen.

2) Der Inhalt dieses Reglements darf nirgends mit gegenwärtiger Acte im Widerspruche stehen.

3) Die Reglements müssen den Regierungen der Orte, zwischen welchen die Reihefahrt Statt finden soll, zu ihrer Genehmigung vorgelegt, und demnächst öffentlich im Drucke bekannt gemacht werden.

Die Genehmigung wird nur dann versagt werden, wenn die Bedingungen der Reihefahrt mit gegenwärtiger Convention oder den landesherrlichen Gesetzen im Widerspruche stehen.

4) Die contrahirenden Staaten können verlangen, dass ihre Schiffer in einer dem Verhältnisse der verschiedenen Territorial-Uferlängen entsprechenden Anzahl bei den Reihefahrten zugelassen werden. Doch soll, hinsichtlich der gegenwärtig angenommenen Reiheschiffer, diese Bestimmung erst nach Aussterben oder sonstigem Abgange derselben in Kraft treten, dann aber für Lippe das Doppelte seines principmässigen Theilnahmverhältnisses, für Bremen aber Ein Schiffer auf jede der jetzt bestehenden drei Reihefahrten zugestanden sein.

5) Bei den Reihefahrten soll es den Schiffern, unbeschadet jedoch ihrer contractmässigen Verpflichtung zu bestimmter Ablieferungsfrist im einzelnen Falle, nicht untersagt werden können, zu Hutbergen, Minden, Vlothe, Erder, Rinteln, Hameln, Bodenwerder, Holzminden, Höxter und Karlshafen Güter einzunehmen und am Bestimmungsorte wieder auszuladen.

6) Wo auf der Strohmstrecke zwischen Bremen und Stolzenau die Reiheschiffer Vorspann bedürfen, soll selbiger auf dem Streckentheile zwischen Bremen und Hoya zu $\frac{2}{3}$ von Hannöverschen, und zu $\frac{1}{3}$ von Bremischen Unterthanen, auf dem Streckentheile zwischen Hoya und Stolzenau aber ausschliessend von Hannöverschen Unterthanen genommen

Digitized by Google

werden müssen, beides jedoch mit freier Ausübung unter allen resp. Unterthanen und in freier Einigung über den Gestellungspreis.

a. a. O. §. 11.

§. 1043.

Bei allen nach gegenwärtiger Acte erforderlichen Längenmaassbestimmungen wird der Bremer Fuss (1=289 $\frac{7}{20}$ Millimètre, oder 128 $\frac{268}{1000}$ Pariser Linien) und bei den Gewichtsbestimmungen das Schiffspfund zu 300 Bremer Pfunden (1=$\frac{1}{2}$ Kilogramm — 3 pro mille) zum Grunde gelegt.

a. a. O. §. 12.

§. 1044.

Alle durch gegenwärtige Acte verordneten Zahlungen sind in Conventionsmünze nach dem 20 Guldenfusse zu berechnen und werden nach den Bestimmungen des Tarifs (s. unten) geleistet.

a. a. O. §. 13.

B. Von den Abgaben.

§. 1045.

Sämmtliche bisher auf der Weser bestandene Zollabgaben, so wie auch jede, unter was immer für Namen bekannte Erhebungen und Auflagen, womit die Schifffahrt dieses Flusses, von seinem Ursprunge durch Vereinigung der Werra und Fulda bis in die offene See und umgekehrt, bisher belastet war, hören hiermit auf und werden in eine allgemeine Schiffsabgabe verwandelt, die von den Ladungen bei den durch gegenwärtige Convention festgesetzten Erhebungsämtern entrichtet werden muss.

Diese Abgabe, welche weder im Ganzen noch theilweise in Pacht gegeben werden darf, wird unter dem Namen „Weserzoll", und zwar nach dem Bruttogewicht erhoben, mit Ausnahme der im §. 18 bezeichneten Fälle.

a. a. O. §. 14.

§. 1046.

Für den Lauf der Weser, von ihrem Ursprunge bis Bremen einschliesslich und umgekehrt, sollen überhaupt nicht

Digitized by Google

mehr als dreihundert und funfzehn Pfennige Conventionsmünze von jedem Schiffspfunde zu 300 ℔ Brem., an Weserzoll erhoben werden, und zwar von:

Preussen	59	Pfennige,
Hannover	126	—
Kurhessen	41	—
Braunschweig	16	—
Lippe	13	—
Bremen	60	—
Summa:	315	Pfennige.

Von Bremen bis in's offene Meer, und umgekehrt, findet weder Zoll, noch sonstige Abgabenerhebung Statt.

a. a. O. §. 15.

§. 1047.

Die Erhebung geschieht lediglich an den unten benannten Empfangstätten: Bremen, Dreyn, Stolzenau, Minden, Erder, Rinteln, Hameln, Holzminden, Beverungen, Lauenförde und Giesselwerder, und in den daselbst angegebenen Verhältnissen.

a. a. O. §. 16.

§. 1048.

Um jedoch die innere Industrie und die Ausfuhr der Landesproducte zu befördern und zugleich den Verkehr der ersten Lebensbedürfnisse zu begünstigen, und mehrere Gegenstände von grossem Gewichte und geringem Werthe zu erleichtern, soll, rücksichtlich dieser, folgende verhältnissmässige Herabsetzung Statt finden.

1) Auf die Hälfte des Weserzolls: Blut, Bolus, Braunstein, Eier, Eisen (altes), Erdenzeug und gemeine Töpferwaaren, Erze (rohe, mit Ausschluss von Galmei und Zinnober), Fische (lebendige und grüne), Gartengewächse (mit Ausnahme von Sämereien, Bohnen, Vitsbohnen und Kartoffeln), Glasgalle, Holzkohlen, Knicker, Kreide (ganze und gemahlene), Leinsaat, Milch, Obst (grünes), Ocker, Pech, Rapssaat, Schmelztiegel, Schmirgel, Theer, Trippel, Wacholderbeeren, Zunder und Feuerschwamm.

2) Auf ein Viertheil: Asche (unausgelaugte), auch

Digitized by Google

Aschenkalk, Bohnen (ausser Vitsbohnen), Eichenborke (ganze und gemahlene), Erbsen, Getreide aller Art, Malz, Gras, Heu, Hohlglas (grünes und Apothekerglas), Kartoffeln, Muschelkalk, Schilf- und Dachrohr, Stroh, Trass und Cement, Thon, auch Zuckerbäcker- und Pfeifenerde, Wicken; ferner alles inländische (nord-europäische) Bau- und Nutzholz, von welcher Gattung es auch sein mag, z. B. Eichen-, Buchen-, Tannen-, Föhren-, Birken-, Eschen-, Erlen-, Espen-, Linden-, Pappel-, Weiden-, Kirsch-, Nuss-, Birn-, Pflaumbaumholz, mit Einschluss der sogenannten gröbern Holzwaaren, jedoch mit Ausschluss der zu $\frac{1}{8}$ oder $\frac{1}{24}$ des Normalsatzes tarifirten geringern Holzsorten. (Ausländische Holzsorten für Tischler, als Mahagoni-, Zuckerkisten-, Eben-, Rosenholz und dergleichen, wie auch die Farbehölzer, unterliegen dem vollen Normalsatze.)

3) Auf ein Achttheil: Kalk und Gips, Oelkuchen, Packmatten von Schilf und Bast, Steine (gebrannte Mauer- und Ziegelsteine, Mühl-, Schleif-, Solinger Steine), auch aus gemeinem inländischen Material gefertigte steinerne Kumpen, Tröge, Krippen, Leichensteine u. s. w., ferner alle inländischen geringern Holzsorten, von welcher Gattung sie auch sein mögen (mit alleiniger Ausnahme des nur zu $\frac{1}{24}$ des Normalsatzes tarifirten Busch- und Faschinenholzes, und der Schlag- und Zaunpfähle — z. B. Brennholz in Faden oder Klaftern — Bandholz zu Braubottichen und Tonnenbändern, Ruthenholz zu Körben und dergleichen Flechtwerk).

4) Auf ein Vierundzwanzigtheil: Asche (ausgelaugte), Austern- und Muschelschaalen, Glasscherben, Kohlen (Braun- und Stein-), Mergel, Mist und Dünger, Sand, auch Grand, Kies, und alle gemeine Erde, Steine (Bruch- und Feld-), Torf, ferner Busch- und Faschinenholz zu Wasserbauten und Zäunen, Schlag- und Zaunpfähle.

a. a. O. §. 17.

§. 1049.

Von lebendigen vierfüssigen Thieren soll der Weserzoll mit 4 Pfennigen pro Stück, von lebendigen Vögeln mit 1 Pfennig pro Stück, und von Bäumen zum Verpflanzen mit

Digitized by Google

4 Pfennigen pro Schock, an jeder passirten Empfangstätte erhoben werden.

a. a. O. §. 18.

§. 1050.

Leer passirende Schiffe, auch die neuen und zum Verkauf bestimmten, sind gänzlich frei.

a. a. O. §. 19.

§. 1051.

Es bleibt zwar den Schiffern unbenommen, von allen Waaren, welche sie führen, auch von denjenigen, welche im Handel gewöhnlich nicht nach dem Gewicht verkauft zu werden pflegen, ihr wirkliches, der Entrichtung des Weserzolles zum Grunde zu legendes Gewicht gehörig beglaubigt nachzuweisen; in Ermangelung solcher Nachweisung soll aber für die letztgedachten Waaren der (s. unten) ausgeworfene Normal-Gewichtssatz bis auf anderweitige gemeinsame Bestimmung angenommen werden.

a. a. O. §. 20.

§. 1052.

Die Befugniss für jede Empfangstätte, zur Erhebung des ihr zugewiesenen Weserzolles, wird dadurch gegründet, dass die Ladung wirklich bei ihr vorübergeführt wird, von welcher erhoben werden soll.

a. a. O. §. 21.

§. 1053.

Ausser den durch gegenwärtige Uebereinkunft festgesetzten Gefällen sollen auf der Weser keine andern weiter gefordert oder erhoben werden; auch übernehmen die paciscirenden Staaten die förmliche Verpflichtung, die festgesetzten Abgaben nicht anders, als in gemeinschaftlicher Uebereinkunft zu erhöhen.

a. a. O. §. 22.

§. 1054.

Unter den Abgaben, wovon die Art. 15—22 einschliesslich handeln, sind nicht begriffen:

1) Die Eingangs-, Ausgangs- und Verbrauchssteuern, mit welchen einem jeden Staate das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet ein- und aus demselben zu führen-

Digitized by Google

den Waaren, sobald sie resp. den Fluss verlassen haben, oder noch nicht auf den Fluss gekommen sind, nach seiner Handelspolitik zu belegen.

2) Die Hafen-, Krahn-, Wage- und Niederlagegebühren in den Handelsplätzen, wovon jedoch alle Führer von solchen Schiffen, die auf der Weser oder ihren Nebenflüssen zu Hause gehören, nicht mehr als der Inländer bezahlen sollen. Auch sollen die Zahlungssätze dieser Gebühren fest bestimmt, zur Kenntniss des Publicums gebracht und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen.

Für den Dienst der Lootsen hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und für die Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maassgabe sein Bewenden, dass keinem Unterthan der contrahirenden Staaten eine lästigere Verpflichtung als dem Inländer auferlegt werde.

a. a. O. §. 23.

§. 1055.

Beamte, welche sich unterfangen würden, irgend etwas an Geld oder Naturalien, in ihrem Privatnutzen, von der transitirenden Schifffahrt zu erheben, sollen, ausser der Erstattung des ungebührlich Erhobenen, nachdrücklich bestraft werden.

a. a. O. §. 24.

C. Von der Controle.

§. 1056.

Alle Waaren werden, bei Entrichtung des Weserzolles, in der Regel zu demjenigen Gewichte angenommen, welches das in gehöriger Form vorgezeigte Ladungsmanifest (§. 39), allenfalls mit Zuziehung der vorstehend §. 20 erörterten Normal-Gewichtsbestimmung, beurkundet.

a. a. O. §. 25.

§. 1057.

Jeder Staat hat das Recht, die Uebereinstimmung der Manifeste mit dem wirklichen Inhalte der Ladung, theils

Digitized by Google

durch genaue Prüfung der erstern in Bezug auf Anwesenheit aller dabei vorgeschriebenen Formen, theils durch generelle Revision, theils durch Nachwägung und selbst durch materielle Verification der letztern, auf jeder, durch das Schiff passirten Erhebungsstelle des Weserzolles zu constatiren.

Es ist aber vereinbaret worden, der Nachwägung und materiellen Verification der letztern nur in folgenden Fällen Anwendung zu geben:

1) wenn der Führer einer verpackten Ladung für dieselbe, ganz oder theilweise, die geringere Verzollung nach einem Bruchtheile des Normalsatzes in Anspruch nimmt, rücksichtlich der Waaren, auf welche der Anspruch gerichtet ist (§. 31);
2) wenn gegen den Schiffsführer der Verdacht beabsichtigter Defraudation des Weserzolles oder der innern Zoll- und Consumtions-Abgaben des betreffenden Staates begründet ist;
3) wenn zwar die Gattung, aber die das innere Steuersystem des betreffenden Staates interessirende Art der Waaren entweder gar nicht, oder doch nur schwankend angegeben ist; jedoch, in diesem Falle, nur in Bezug auf die so eben angegebenen Waaren.

a. a. O. §. 26.

§. 1058.

Die Begründung des Verdachts (§. 26. Nr. 2) soll angenommen werden:

1) wenn das Ladungsmanifest sich nicht in gehöriger Form befindet, oder dem Verdachte einer damit vorgenommenen Verfälschung unterliegt;
2) wenn eine generelle Revision der Ladung erhebliche und begründliche Zweifel gegen die Richtigkeit des Manifestes veranlasst;
3) wenn der Schiffer auf dem, nicht etwa durch augenscheinlichen Nothstand und Beobachtung der für diesen Fall vorgeschriebenen Maassregeln, gerechtfertigten Versuche einer Anlegung an verbotenen Uferstellen oder gar einer vorher nicht angezeigten Ein- oder Ausladung sich betreten lässt.

a. a. O. §. 27.

Digitized by Google

§. 1059.

Für jede, den vollen Weserzoll nach vollem Normalsatze entrichtende, von einem Orte zum andern auf der Weser lediglich transitirende Schiffsladung ist also zur Abfertigung an jeder dazwischen liegenden Erhebungsstelle in der Regel nichts weiter erforderlich, als:

1) Beibringung des nach der weiter unten vorgeschriebenen Form eingerichteten Ladungsmanifestes Seitens des Schiffers, und Prüfung Seitens der Behörde, ob jene Form überall beobachtet worden;
2) generelle, d. h. ohne Oeffnung, und so viel als möglich ohne Verrückung der Colli vorzunehmende Revision der Ladung durch den Erheber, zur Ermittelung des §. 27. 2. erwähnten Verdachtgrundes;
3) Zahlung des tarifmässigen Weserzolles, nach dem Normalsatze pro Schiffspfund des im Manifeste angegebenen und als richtig anerkannten Ladungsgewichts;
4) Bemerkung der anerkannten Richtigkeit und geleisteten Zahlung, so wie des Tages und der Stunde der Ankunft und Abfertigung auf dem Manifeste, von Seiten der betreffenden Behörde;
5) Ausstellung einer besondern, beständig in den Händen des Schiffers bleibenden und zu seiner Legitimation dienenden Quittung.

a. a. O. §. 28.

§. 1060.

Die in dem vorstehenden §. beschriebenen Abfertigungen soll jede Empfangsbehörde so schnell als möglich, und spätstens binnen drei Stunden für jeden Schiffszug, nach erhaltener Anzeige von dessen Anwesenheit, bei fünf Thalern Ordnungsstrafe für jeden Contraventionsfall, zu bewirken verpflichtet sein, jedoch nur zwischen Sonnenauf- und Untergange, und dergestalt, dass, wenn mehrere Schiffszüge zugleich ankommen, die Frist für jeden folgenden erst von der beendigten Abfertigung des vorangehenden läuft. Die Schiffer können hingegen nur dann verlangen, dass die Abfertigung in drei Stunden geschehe, wenn sie eine richtige

Digitized by Google

Abschrift des Manifestes bei dem ersten Zollamte eines jeden Staates übergeben. Im entgegengesetzten Falle muss derjenige Zeitraum hinzutreten, welcher zur Anfertigung einer Abschrift erforderlich ist.

Nachwägungen und specielle Verificationen sollen den im §. 28 beschriebenen Abfertigungen jederzeit nachstehen.

a. a. O. §. 29.

§. 1061.

Jeder Empfangsbeamte, welcher durch einen, bei seiner generellen Ladungsrevision, nach §. 27. 2. und §. 28. 2. gegen die Richtigkeit des Manifestes ihm aufstossenden Verdacht, zur Anstellung einer Nachwägung oder materiellen Verification der ganzen Ladung sich veranlasst findet, muss die Dringlichkeit und Erheblichkeit seines Verdachtes nachher, auf Erfordern, zu justificiren im Stande sein, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe.

a. a. O. §. 30.

§. 1062.

Wenn der Führer einer Schiffsladung Waaren, welche nach §. 17 nur einem Bruchtheile des Normalsatzes unterworfen sind, bei sich zu haben declarirt, und für selbige den betreffenden geringern Tarif-Satz in Anspruch nimmt, so ist er verbunden, der Empfangsbehörde die vollständige Ueberzeugung zu verschaffen, dass jene Waaren wirklich diejenigen sind, wofür er sie ausgiebt.

Er ist also, hinsichtlich ihrer, zur materiellen Verification, mit Darlegung und Oeffnung der einzelnen Colli, berechtigt; — Sache des Schiffers bleibt es, seine Ladung so einzurichten, dass die Ueberzeugung von wirklicher Anwesenheit der zum geringern Tarif-Satze berechtigten und declarirten Waare — als worauf es hier allein ankommt — der Behörde, auf die kürzeste und einfachste Weise, gewährt werden könne.

a. a. O. §. 31.

§. 1063.

Wo die materielle Verification aus der angegebenen Ursache Statt findet, soll sie unfehlbar binnen drei

Digitized by Google

Stunden, nachdem zur Abfertigung des Schiffes geschritten worden, angefangen und nach Möglichkeit beschleunigt werden.

a. a. O. §. 32.

§. 1064.

Wenn ein Schiff transitirt, ohne Ab- und Zuladung, so soll eine materielle Verification wegen der zum geringern Tarif-Satze angemeldeten Waaren, jedenfalls nur einmal in jedem Territorio vorgenommen werden, und ihr auf dem Manifeste verzeichnetes Resultat bei allen übrigen Empfangsstätten desselben Gebiets für richtig gelten.

a. a. O. §. 33.

§. 1065.

Nachwägungen oder materielle Verificationen, welche wegen sich ergebenden Verdachts einer Unrichtigkeit des Manifestes vorgenommen werden, sollen gleichfalls in der §. 32 angegebenen Art geschehen. Hat sich aber das Manifest als unrichtig ergeben, so existirt die Vermuthung beabsichtigter Defraudation, nicht nur des Weserzolles, sondern auch der innern Zoll- und Verbrauchssteuer des betreffenden Staats, mit allen ihren gesetzlichen Folgen, jedoch nur in Betreff auf den Schiffer und den unrichtig declarirt befundenen Theil seiner Ladung.

a. a. O. §. 34.

§. 1066.

Materielle Verificationen, welche nach §. 27. 3. wegen begründeten Verdachts einer Contravention gegen das innere Zoll- und Verbrauchssteuer-System eines Territoriums Statt finden müssen, werden nach den Gesetzen dieses Systems behandelt.

a. a. O. §. 35.

§. 1067.

Das Resultat aller geschehenen Nachwägungen oder materiellen Verificationen, so wie bei den zum geringern Tarif-Satze declarirten Waaren, der darnach geleisteten Zahlung, wird von jeder Zollstätte auf dem Manifeste bemerkt.

a. a. O. §. 36.

Digitized by Google

§. 1068.

Wenn die Bestimmung eines Schiffes auf derselben Fahrt successiv an mehrere Orte lautet, wo es ein- oder ausladen soll, so muss an jedem derselben das Gewicht der geschehenen Ein- oder Ausladung für jedes Colli, durch die dazu ernannte Behörde, welche die contrahirenden Staaten sich gegenseitig bekannt machen werden, auf dem Manifeste notificirt werden. Das nächstfolgende Erhebungsamt prüft die formelle Richtigkeit dieses Certificats, und verfährt dann übrigens nach den betreffenden vorstehenden Bestimmungen.

a. a. O. §. 37.

§. 1069.

Ausladungen dürfen überhaupt nur, in Gemässheit der Declaration des Manifestes vom Orte der Einladung oder einer, etwa bei dem zunächst berührt werdenden Zollamte, nachträglich beigebrachten glaubwürdigen Abänderung seiner desfallsigen Bestimmung, immer jedoch nur an den gesetzlich dazu verstatteten Orten und unter Aufsicht der dazu ernannten Behörden geschehen.

Das Gefäss muss seine Abfertigung von der Land-, Zoll- und Steuerbehörde, welche jedoch jederzeit nach Möglichkeit beschleunigt werden soll, auf der Anlegestelle abwarten, ohne, evidenten Nothstand ausgenommen, seinen Platz verändern zu dürfen.

Ist Leichterung erforderlich, und sollen dazu Fahrzeuge genommen werden, welche nicht zum Schiffszuge selbst gehören, so müssen deren Führer zuvor bei der nächsten Ortsbehörde desjenigen Gebiets, wo die Leichterung geschieht, Anzeige davon machen. Jeder Verstoss gegen die Vorschriften dieses §. begründet den Verdacht einer Defraude gegen das Land-, Zoll- und Steuer-System des betreffenden Staats und seiner gesetzlichen Folgen.

a. a. O. §. 38.

§. 1070.

Die zur Legitimation des Schiffers an den Erhebungsstätten dienenden, in dem vorstehenden §. erwähnten Ladungs-Manifeste sollen, unter Richtigkeitsattest der dazu von jedem

Digitized by Google

Staate ernannten und den übrigen Staaten bekannt zu machenden Behörde, abgefasst und in der Regel am Einladungsorte genommen werden. Schiffer jedoch, welche mit einer aus Seeschiffen unmittelbar gehobenen Ladung bei Bremen vorbei, aufwärts transitiren wollen, haben die Wahl, entweder an einem Ladungsplatze unterhalb Bremen, oder erst zu Bremen selbst ihr Manifest sich ausstellen zu lassen.

Eine gleiche Wahl zwischen einer unterhalb Bremen, oder zu Bremen befindlichen Behörde, soll Schiffern, welche in die Weser einkommen und etwa mit ihrer Ladung Bremen vorbei, aufwärts transitiren wollen, zustehen.

Am letzten Ausladungsorte wird, nach gehöriger Verification, das Manifest zu den Acten der angeordneten Behörde gegeben und daselbst aufbewahrt.

Der zur directen Ueberladung in Seeschiffe, oder auch etwa zur eigenen Weiterführung in See, oder über die Watten strohmabwärts transitirende Schiffer muss, bei 50 Thlr. Strafe, entweder zu Bremen, oder an einem der unterhalb Bremen am Ufer befindlichen Ladungsplätze, sein Manifest bei der Behörde deponiren und der Schluss-Verification sich unterwerfen; wofür er jedoch, ebenso wie in den vorgedachten Fällen bei der Auffahrt, etwaige Krahn- und Wagegebühren ausgenommen, nichts zu bezahlen hat.

Besteht die Ladung eines Schiffes in Holz, oder ist es ein Floss, so muss das Manifest ein genaues Verzeichniss aller bei sich führenden Stämme und andern Holzsorten, mit Benennung des kubischen Inhalts, enthalten.

a. a. O. §. 39.

§. 1071.

Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, Plätze innerhalb seines Gebietes zu bestimmen, an denen allein überhaupt angelegt werden darf, auch wenn von keiner Ab- und Zuladung die Rede ist.

Jede Anlegung an einem nicht dazu verstatteten Orte — den einzigen Fall augenscheinlichen und sofort bei der nächsten Ortsbehörde angemeldeten Nothstandes ausgenommen —

Digitized by Google

beabsichtigt den Verdacht der Defraudation des innern Zoll- und Steuersystems, und seine gesetzlichen Folgen.

Von den in einem jeden Staate verstatteten Liege- und Ladeplätzen muss ein Verzeichniss in jeder Zollstätte des betreffenden Staates angeschlagen werden.

a. a. O. §. 40.

§. 1072.

Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, in Fällen, wo er für das Interesse seiner Landzölle oder Verbrauchssteuern es nützlich erachtet, innerhalb seines Gebietes einen Begleiter auf transitirende Schiffe zu setzen. Doch darf aus Anwendung dieser Maassregel für den Schiffer weder irgend ein, durch gegenwärtige Acte nicht gerechtfertigter Aufenthalt, noch irgend eine Ausgabe, noch irgend eine nicht ohnehin schon ihn gesetzlich treffende Beschränkung erwachsen.

Diejenigen Staaten, welche eine solche Begleitung für nöthig erachten, werden, wenn die Aufnahme oder die Entlassung der Begleiter an andern Puncten, als in den Zollstätten erforderlich ist, die Orte bekannt machen, wo solche erforderlich ist. Der Schiffer ist verpflichtet, dort anzulegen, und nach erfolgter Anmeldung eine Stunde auf Ankunft oder Abgang der Begleiter zu warten.

a. a. O. §. 41.

D. Von den Maassregeln gegen natürliche Schifffahrtshindernisse und Unglücksfälle.

§. 1073.

Alle Staaten, welche eine Hoheit über das Strohmbett der Weser ausüben, verpflichten sich, jeder in den Gränzen seines Gebietes, alle im Fahrwasser der Weser sich findenden Schifffahrtshindernisse, ohne allen Verzug, auf ihre Kosten wegräumen zu lassen und keine die Sicherheit der Schifffahrt gefährdenden Strohm- oder Uferbauten zu gestatten.

Für die Fälle, wo die gegenüberliegenden Ufer verschiedenen Landesherren gehören, sind die contrahirenden Staaten übereingekommen, es bei der bisherigen Observanz zu lassen,

Digitized by Google

vorkommende Beschwerden aber bei der Revisions-Commission zur Sprache zu bringen.

a. a. O. §. 42.

§. 1074.

Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell als möglich getroffen werden.

Zu diesem Ende machen die contrahirenden Staaten sich anheischig, die Localbehörden mit der nöthigen allgemeinen Instruction im Voraus zu versehen und die deshalb bestehenden Verordnungen zu erneuern.

Sollte ein Strandrecht irgendwo an der Weser ausgeübt werden, so wird solches für immer hierdurch aufgehoben.

a. a. O. §. 43.

E. Vom Leinpfade.

§. 1075.

Alle Staaten, welche eine Hoheit über das Strohmbett der Weser ausüben, machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten, und so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub, auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie ein Hinderniss entgegenstehe.

a. a. O. §. 44.

§. 1076.

Hingegen sollen die Schiffer, bei eigener Verantwortlichkeit, zum Schadenersatze und angemessener Polizeistrafe dafür haften, dass durch ihre Pferdetreiber vom Leinpfade überall kein anderer Gebrauch, als eben der zum Leinzuge erforderliche gemacht und auch in der Nachbarschaft desselben kein Schade verübt werde.

Sie haben die, in dieser Hinsicht von den einzelnen Uferstaaten, etwa zu erlassenden Special-Polizei-Reglements zu befolgen, welche übrigens mit keiner ausdrücklichen Bestimmung der gegenwärtigen Acte im Widerspruche stehen dürfen.

a. a. O. §. 45.

Digitized by Google

§. 1077.

Es wird gänzlich der freien Wahl der Schiffer überlassen, an welchen und bis zu welchen Orten, und von den Unterthanen welches der contrahirenden Staaten sie ihre Leinzugskräfte an Pferden oder Menschen, in freier Vereinigung über den Gestellungspreis, dingen wollen und können, mit einziger Ausnahme der, diese Regel theilweise beschränkenden Bestimmung im §. 11. Nr. 6.

§. 1078.

Ob, wie in einigen der contrahirenden Staaten bisher die Gewohnheit bestanden hat, die Leinzüge, zur leichtern Verhütung und event. zur Taxation vorkommender Beschädigungen, durch Achtsleute auch fernerhin begleitet werden sollen, hängt zwar lediglich von dem Ermessen jedes Uferstaates ab, doch ist vereinbart worden, dass künftig durch solche Begleitung den Schiffern weder eine Ausgabe, noch irgend ein Aufenthalt verursacht werden darf.

a. a. O. §. 47.

§. 1079.

Die Uebersetzung der Leinzugspferde von einem Ufer an das andere ist Sache des Schiffers, darf aber nur an dazu verordneten Plätzen geschehen.

a. a. O. §. 48.

F. Von den Nebenflüssen.

§. 1080.

Die Anwendung oder Ausdehnung der Bestimmungen dieser Convention auf Nebenflüsse, welche das Gebiet verschiedener Staaten trennen oder durchströhmen, so weit nicht besondere Umstände entgegenstehen, bleibt den betreffenden Staaten zum besondern Abkommen überlassen.

a. a. O. §. 49.

G. Von Ausführung der Weserschifffahrts-Acte und künftiger Revision derselben.

§. 1081.

So weit durch gegenwärtige Convention Bestimmungen getroffen sind, hat es bei denselben, ohne Rücksicht

Digitized by Google

auf bisher bestandene Specialverträge, Gesetze, Verordnungen, Privilegien und Gebräuche, sein alleiniges Bewenden.

a. a. O. §. 50.

§. 1082.

Diese Schifffahrts-Acte soll, nach erfolgter Ratification von allen contrahirenden Staaten, öffentlich durch den Druck bekannt gemacht werden und mit dem 1. März 1824 in volle Wirksamkeit treten.

a. a. O. §. 51.

§. 1083.

Ein im Orte des Zollamtes, oder möglichst nahe wohnender, dem richterlichen Dienste vorstehender Beamter soll zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände bestellt und verpflichtet werden:

1) über alle Zoll-Contraventionen und die hierdurch verwirkten Strafen, in sofern der Schiffer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

2) über Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahn-, Wage-, Hafen- und dergleichen Gebühren und deren Betrag;

3) über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;

4) über die beim Schiffsziehen veranlasste Beschädigung an Wiesen und Feldern, so wie überhaupt jeden Schaden, den Flösser und Schiffer, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit, Andern verursacht haben möchten;

5) über den Betrag der Bergelöhne und anderer Hülfsvergütigungen in Unglücksfällen, in sofern die Interessenten darüber nicht einig sind.

Name und Wohnung des Zollrichters sollen in der Zollstätte angeschlagen werden.

a. a. O. §. 52.

§. 1084.

Auch verbinden sich die contrahirenden Staaten, den dazu angeordneten Zollbeamten und Zollrichtern die Weisung

Digitized by Google

zu ertheilen, dass, wenn ein oder mehrere Zollbeamten eines der andern Staaten bei ihnen darauf antragen sollten, die Schiffer anzuhalten, um die Nachbezahlung der umgangenen Gebühren zu bewirken, welche, im Falle eines Widerspruches von Seiten des Schiffers, immer nur auf den Grund der Entscheidung eines competenten Zollrichters erfolgen kann, diesem Ansuchen gewillfahrt werden soll, so wie auch auf Verlangen die Resultate der vorgenommenen Revisionen längs des ganzen Weserstrohmes, und jede andere gewünschte Auskunft einander bereitwillig mitzutheilen.

a. a. O. §. 53.

§. 1085.

Nachdem gegenwärtige Convention in Wirksamkeit getreten sein wird, soll sich von Zeit zu Zeit eine Revisions-Commission in irgend einer der an der Weser belegenen Städte vereinigen, zu welcher von jedem der contrahirenden Staaten ein Bevollmächtigter delegirt und deren Vorsitz durch Stimmenmehrheit bestimmt wird.

Der Zweck und die Wirksamkeit dieser Revisions-Commission sind, sich von der vollständigen Beobachtung der gegenwärtigen Convention zu überzeugen, und einen bleibenden Vereinigungspunct zwischen den contrahirenden Staaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maassregeln, welche, nach neuerer Erfahrung, Handel und Schifffahrt ferner erleichtern können, zu berathen.

Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.

Die erste dieser Revisions-Commissionen wird, unmittelbar nach Ablauf des ersten Jahres der Wirksamkeit dieser Acte, zu Bremen sich versammeln; Zeit und Ort der nächstfolgenden aber jedes Mal durch die nächstvorhergehende bestimmt werden.

a. a. O. §. 54.

§. 1086.

Die vorbehaltenen Ratificationen des gegenwärtigen Ver-

Digitized by Google

trages sollen, spätestens binnen drei Monaten, gegen einander ausgewechselt werden.

a. a. O. §. 55.

III. Verhältnisse der im §. 12 der Weserschifffahrts-Acte gegebenen Gewichts-, Längen- und Getreidemaass-Bestimmungen.

§. 1087.

A. Handelsgewichte.

Angenommen ℔ zu	Französischen Grammen		sind zu berechnen	=	Brem. ℔
Ein Bremensches - -	498	5	10000	Bremensche	10000
- Preussisches - -	467	711	-	Preussische	9382
- Hannöversches - -	489	608	-	Hannöversche	9822
- Kurhessisches - -	467	711	-	Kurhessische	9382
- Braunschweigisches - -	467	572	-	Braunschweigische	9379
- Oldenburgisches - -	480	367	-	Oldenburgische	9636
- Lippisches - -	467	41	-	Lippische	9376

B. Längenmaasse.

Angenommen Fuss zu	Französischen Linien		sind zu berechnen	=	Brem. Fuss.
Ein Bremenscher - -	128	27	10000	Bremensche	10000
- Preussischer - -	139	13	-	Preussische	10847
- Hannöverscher - -	129	442	-	Hannöversche	10091
- Kurhessischer - -	127	58	-	Kurhessische	9942
- Braunschweigischer - -	126	5	-	Braunschweigische	9862
- Oldenburgischer - -	131	162	-	Oldenburgische	10225
- Lippischer - -	128	34	-	Lippische	10005

C. Getreidemaasse.

Angenommen zu	Französischen Kubikzollen		sind zu berechnen =	Bremensches Scheffeln.
Ein Bremenscher Scheffel -	3735	75	10000 Scheffel	10000
- Preussischer Scheffel -	2770	74	- Scheffel	7471
- Hannöverscher Himten -	1566	—	- Himten	4192
- Casselsches Viertel -	8098	48	- Viertel	21678
- Braunschweigischer Himten -	1566	—	- Himten	4192
- Oldenb. gewöhnl. Scheffel -	1149	54	- Scheffel	3077
- Lippischer Hartkorn-Schfl. -	2234	—	- Scheffel	5980
- Lippischer Hafer-Scheffel -	2606	33	- Scheffel	6977
- Schaumburgischer Himten -	1630	8	- Himten	4365

Digitized by Google

IV. Münzvalvations-Tabelle für den Weserzoll-Empfang.

§. 1088.

Nur nachbenannte Münzen, und zwar die Silbermünzen zum nebenbenannten Werthe, ist jede Empfangstätte bei Zahlung des Weserzolles anzunehmen verpflichtet, jedoch von einem jeden auch nur diejenigen, welche im Gebiete des Staates, dem er angehört, als Landesmünze coursiren.

A. Silbermünzen.

	In Conv. Münze		
	ℛ	ß	₰
1) Nach dem 18-Guldenfusse:			
Gulden oder neue $\frac{2}{3}$ Stücke	—	17	6
Holländische Gulden	—	13	—
Halbe Gulden oder $\frac{1}{3}$ Stücke	—	8	9
Vier Groschen oder $\frac{1}{6}$ Stücke	—	4	4
Zwei Groschen oder 4 Schillinge oder $\frac{1}{12}$ Stücke	—	2	2
2) Nach dem 20-Guldenfusse:			
Speciesthaler (Oestreichische, Sächsische und die ihnen gleich sind)	1	8	—
Gulden oder $\frac{2}{3}$ Stücke	—	16	—
Halbe Gulden oder $\frac{1}{3}$ Stücke	—	8	—
Vier Groschen oder $\frac{1}{6}$ Stücke	—	4	—
Zwei Groschen oder $\frac{1}{12}$ Stücke	—	2	—
Zwanzig-Kreuzer-Stücke (Oestreichische, Baiersche Würtembergische)	—	5	4
Zehn-Kreuzer-Stücke	—	2	8

3) Nach dem 21-Guldenfusse:

Alles Preussische Courant von $\frac{1}{1}$ Stücken bis incl. $\frac{1}{12}$ Stücke, mit einem Aufgelde von $5\frac{9}{0}$.

B. Goldmünzen.

Ducaten (Oestreichische, Preussische, Holländische und andere zu 23 Karat 8 Grän fein).

Doppelte Ducaten (Oestreichische und Cremnitzer).

Ducaten (Dänische und Mecklenburgische zu 21 Karat 1 Grän fein).

Pistolen, Friedrichsd'or, Georgsd'or, Augustsd'or, Louisd'or, (Preussische, Hannöversche, Braunschweigische, Alt-Französische, und die ihnen gleich sind).

Halbe dergleichen, doppelte dergleichen, Spanische einfache Pistolen, Spanische Doppien, Hannöversche Goldgulden.

Anmerkung.

1) $\frac{1}{12}$ Thaler und 10-Kreuzer-Stücke werden nur bei Zahlungen unter

Digitized by Google

einem Thaler; die Scheidemünze aller Uferstaaten wird nur zur Ausgleichung dessen, was in $\frac{1}{14}$ oder 10-Kreuzer-Stücken nicht berichtigt werden kann, nach dem Verhältnisswerthe ihres Münzfusses zum Conventions-Fusse, auswärtige Scheidemünze aber gar nicht angenommen.

2) Bei der grossen und schnell wechselnden Veränderlichkeit des Geld-Courses kann der Tarif, zu welchem die Goldmünzen genommen werden dürfen, hier nicht ausgeworfen werden. Vielmehr bleibt jedem contrahirenden Staate überlassen, denselben den Umständen nach für seine Empfangstätten zu publiciren und abzuändern, doch muss der jedesmal gültige jederzeit auf jeder Empfangstätte affigirt sein.

V. Verzeichniss der durch die Weserschifffahrts-Acte beibehaltenen Zollstätten an der Weser; mit specificirter Angabe der daselbst zu erhebenden Zollsätze.

§. 1089.

Nur bei den im §. 16 der Weser-Acte benannten eilf Zollstätten ist der Schiffer, in Beziehung auf Abgabenerhebung, anzuhalten verpflichtet. Es sind aber die aufgehobenen und mit ihnen combinirten Zollstätten deshalb wieder aufgeführt, weil in Fällen, wo das transitirende Schiff nicht bei allen früher bestandenen Zollstätten vorbeigeführt wird, auch nur für diejenigen, welche es wirklich passirt, der Zollsatz in nachstehendem Verhältniss erhoben werden kann.

	Ist zu erheben vom S. ℛ Brutto.	
A. Für Preussen.		
I. Zu Beverungen, und zwar:		
a) für Beverungen	8½ Sgr.	
b) - Höxter	¾ -	
II. Zu Minden, und zwar:		9 Sgr.
a) für Vlotho	9 Sgr.	
b) - Hausberge	8½ -	
c) - Minden	¾ -	
d) - Petershagen	9 -	
e) - Schlüsselburg	8¼ -	
		35¼ Sgr. oder 2 ℛ 11¼ Sgr.
B. Für Hannover.		
I. Zu Lauenförde, aber blos in der Niederfuhr, die Auffuhr ist daselbst in der Regel frei; und zwar:		
a) für Lauenförde	9 Sgr.	
b) - Polle	4 -	
c) - Grohnde	5 -	
d) - Ohsen	5 -	
e) - Hameln	28¾ -	
		51¾ Sgr. oder 4 ℛ 3¾ Sgr.

Digitized by Google

Wird Lauenförde in der Niederfuhr nicht berührt, sondern nur Polle, Grohnde, Ohsen und Hameln, einzeln oder sämmtlich, so wird zu Hameln, als beibehaltener Zollstätte, der vorbemerkte Zollsatz sowohl für Hameln, als für die berührten eingegangenen Zollstätten erhoben; und ebenso wird, im entgegengesetzten Falle, derselbe Zollsatz zu Lauenförde ausnahmsweise in der Auffuhr erhoben, wenn Hameln nicht berührt wird, sondern Lauenförde entweder allein oder auch zugleich mit einer oder mehrern der zwischenliegenden eingegangenen Zollstätten.

II. Zu Hameln, aber blos in der Auffuhr, die Niederfuhr ist daselbst in der Regel frei, und zwar:	Ist zu erheben vom S. ℔ Brutto.	
a) für Hameln	28¾ Sgr.	
b) - Ohsen	5 -	
c) - Grohnde	5 -	
d) - Polle	4 -	
e) - Lauenförde	9 -	51¾ Sgr. oder 4 Rthlr. 3¾ Sgr.

Wird Hameln in der Auffuhr nicht berührt, sondern nur Ohsen, Grohnde, Polle und Lauenförde, einzeln oder sämmtlich, so wird zu Lauenförde, als beibehaltener Zollstätte, der nebengesetzte Zollsatz sowohl für Lauenförde, als für die berührten eingegangenen Zollstätten erhoben; und ebenso wird, im entgegengesetzten Falle, derselbe Zollsatz zu Hameln ausnahmsweise in der Niederfuhr erhoben, wenn Lauenförde nicht berührt wird, sondern Hameln entweder allein oder auch zugleich mit einer oder mehrern der zwischenliegenden eingegangenen Zollstätten.

III. Zu Stolzenau, aber blos in der Niederfuhr; die Auffuhr ist daselbst in der Regel frei, und zwar:	Ist zu erheben vom S. ℔ Brutto.	
a) für Stolzenau	6 Sgr.	
b) - Landsbergen	6 -	
c) - Nienburg	6 -	
d) - Hoya	6 -	
e) - Intschede	8 -	
f) - Dreye	10¾ -	42¾ Sgr. oder 3 Rthlr. 6¾ Sgr.

Wird Stolzenau in der Niederfuhr nicht berührt, sondern nur Landsbergen, Nienburg, Hoya, Intschede und Dreye,

Digitized by Google

einzeln oder sämmtlich, so wird der nebengesetzte Zollsatz zu Dreye, als beibehaltener Zollstätte, sowohl für Dreye, als für die berührten eingegangenen Zollstätten, erhoben, und ebenso wird, im entgegengesetzten Falle, zu Stolzenau derselbe Zollsatz ausnahmsweise in der Auffuhr erhoben, wenn Dreye nicht berührt wird, sondern Stolzenau entweder allein oder auch zugleich mit einer oder mehrern der zwischenliegenden eingegangenen Zollstätten.

	Ist zu erheben vom S. ℔ Brutto.	
IV. Zu Dreye, aber blos in der Auffuhr; die Niederfuhr ist daselbst in der Regel frei, und zwar:		
a) für Dreye	10¾ ß	
b) - Intschede	8 -	
c) - Hoya	6 -	
d) - Nienburg	6 -	
e) - Landsbergen	6 -	
f) - Stolzenau	6 -	
		42¾ ß oder 3 ℳ 6¾ ß

Wird Dreye in der Auffuhr nicht berührt, sondern nur Intschede, Hoya, Nienburg, Landsbergen und Stolzenau, einzeln oder sämmtlich (wie solches namentlich mit den zu Hutbergen einzuladenden und aufwärts gehenden Gütern der Fall ist), so wird der nebengesetzte Zollsatz zu Stolzenau, als beibehaltener Zollstätte, sowohl für Stolzenau, als für die berührten eingegangenen Zollstätten erhoben; und ebenso wird im entgegengesetzten Falle derselbe Zollsatz zu Dreye ausnahmsweise in der Niederfuhr erhoben, wenn Stolzenau nicht berührt wird, sondern Dreye entweder allein oder auch zugleich mit einer oder mehrern der zwischenliegenden eingegangenen Zollstätten.

	Ist zu erheben vom S. ℔ Brutto.	
C. Für Kurhessen.		
I. Zu Giesselwerder	11¼ ß	
II. Zu Rinteln (für Rumbek und Rinteln zusammengenommen)	19½ -	30¾ ß oder 2 ℳ 6¾ ß
D. Für Braunschweig.		
Zu Holzminden	—	12 ß od. 1 ℳ
E. Für Lippe.		
Zu Erder	—	9¾ ß

Digitized by Google

	Ist zu erheben vom Schiffs-Pfund Brutto.	
F. Für Bremen.		
Zu Bremen	—	45 ß oder 3 ℳ 9 ß

Recapitulation.

	Ist zu erheben vom S. ℔ Brutto bei den einzelnen Zollstätten.			überhaupt.		
	₰	ℳ	ß	₰	ℳ	ß
Für Preussen:						
Zu Beverungen	—	—	9			
Zu Minden	—	2	$11\frac{1}{4}$	—	3	$8\frac{1}{4}$
Für Hannover:						
Zu Lauenförde oder Hameln . .	—	$\frac{4}{4}$	$3\frac{3}{4}$			
Zu Stolzenau oder Dreye . . .	—	3	$6\frac{3}{4}$	—	7	$10\frac{1}{2}$
Für Kurhessen:						
Zu Giesselwerder	—	—	$11\frac{1}{2}$			
Zu Rinteln	—	1	$7\frac{1}{2}$	—	2	$6\frac{3}{4}$
Für Braunschweig:						
Zu Holzminden	—	1	—	—	1	—
Für Lippe:						
Zu Erder	—	—	$9\frac{3}{4}$	—	—	$9\frac{3}{4}$
Für Bremen:						
Zu Bremen	—	3	9	—	3	9
Zusammen:	—	—	—	—	19	$8\frac{1}{4}$

VI. Normal-Gewichts-Tabelle zur Berechnung des Weserzolles.

§. 1090.

A. Flüssige Waaren.

Alles Brutto mit der einfachen gewöhnlichen Fastage, ohne Ueberfass, das Oxhoft zu 30 Französischen Vierteln, das Französische Viertel — Velte — zu 375 Französischen Kubikzoll Inhalt, das Schiffspfund zu 300 Pfund Bremer Gewicht.

	S. ℔	℔
Arak und Rum,		
ein Anker oder viertel Ohm	—	84
ein halber Anker oder achtel Ohm	—	42
ein viertel Anker oder $\frac{1}{16}$ Ohm	—	21
ein Doppel-Anker oder halbes Ohm	—	168

Digitized by Google

	S.	ß
Arak und Rum,		
ein halbes Oxhoft, 3 Anker, $\frac{3}{4}$ Ohm	—	252
ein Ohm oder Tierce	1	36
ein Oxhoft	1	204
in gemessenen Gebinden andern Inhalts jedes Viertel in Bouteillen 280 Stück auf ein Oxhoft	—	17
Baumöl,		
die ordinaire Piepe	2	216
die grosse Piepe, Both zu 13 — 14 Barili	3	50
die Stampe zu 236 Gallons	6	54
Bier, englisches,		
das Fass, Barrel, zu 36 Gallons	1	132
das Oxhoft zu 54 Gallons	2	24
die Piepe zu 108 Gallons	4	60
ordinaires, die Tonne zu 14 Vierteln in Bouteillen 280 auf ein Oxhoft	—	250
Blut, das Viertel	—	20
Branntwein aller Art, wie Arak.		
Essig,		
ein Anker zu 5 Vierteln	—	92
eine Tonne zu 15 Vierteln	—	266
eine Tierce - 20 -	1	36
ein Oxhoft - 30 -	1	257
in andern Gebinden jedes Viertel zu in Bouteillen 280 auf ein Oxhoft	—	$17\frac{1}{2}$
Hanföl, die ordinaire Piepe	2	216
Seife, grüne oder braune, die kleine Tonne, oder das Viertel	—	66
Sprit, oder Weingeist, wie Arak.		
Theer, die Tonne	1	—
Thran, die Tonne von 216 Pfund netto	—	250
andere Gebinde nach dem Gemäss von 4 Stechkannen zu 36 Pfund	—	240
Wasser, Egersches, Fachinger, Geilnauer, Selterser, Spaaer, die 100 Krüge	1	150
Pyrmonter, Driburger, Wildunger u. s. w., die 100 ganze oder Pints-Flaschen mit Korb	1	50
100 halbe Pints-Flaschen desgleichen	—	180
Kölnisches, die 12 Gläser mit Kistchen, ohne Ueberkiste	—	6
Wein aller Art, wie Arak.		

B. Früchte.

Der Bremer Scheffel **Bohnen**	—	120
- - - **Buchweizen**	—	90
- - - **Erbsen**	—	120
- - - **Gerste**	—	84
- - - **Hafer**	—	60
- - - **Hirse**	—	100
- - - **Linsen**	—	120
- - - **Malz**	—	75
- - - **Nüsse**	—	84
- - - **Obst,** gedörrte Aepfel	—	50
- - - - - Birnen	—	75
- - - - - Kirschen	—	120

Digitized by Google

	S.	Gr.
Der Bremer Scheffel Obst, gedörrte Pflaumen . . .	—	120
- - - - grünes aller Art	—	96
- - - Roggen	—	100
- - - Saamen-Hanf	—	72
- - - - Rüb-, Rapp-, Mohn und andere Sorten	—	90
- - - - Lein-, lose oder in Säcken	—	90
- - - - - in Tonnen, die Tonne	—	186
- - - Weizen	—	108
- - - Wicken	—	120

C. Holzarten und Brennmaterialien.

	Schiffs-Gr.
a) Von allen Sorten Schiffs-, Zimmer-, Bau- und anderem Nutzholze, Sägeblöcken, stärkern Stangen und dergl., so wie von Planken, Bohlen, Brettern und gesägten Latten.	
Eichen-, Hainebuchen-, Aepfel- und Pflaumenholz, die 10 Bremer Kubikfuss	$1\frac{3}{10}$
Buchen-, Eschen- und Kirschbaumholz .	$1\frac{2}{10}$
Birken-, Birn-, Nuss- und Ulmenbaumholz	$1\frac{1}{10}$
Espen-, Erlen-, Fichten-, Kiefern-, Tannen-, Linden-, Pappeln- und Weidenholz	$\frac{9}{10}$
Anmerkung. Planken, Bretter, Latten und kleine bearbeitete Bauholzsorten können in ganzen Zwölftern, Kabeln oder Lagen und Haufen, unbearbeitete Zimmerstücke u. s. w. nach den Hartigschen und Segondatschen Tafeln im Durchschnitt u. s. w. gemessen und berechnet werden.	
b) Felgen, das Schock (60) 30-zöllige	$2\frac{4}{10}$
- - - - 36 -	$3\frac{3}{10}$
Speichen- - - - - - -	$1\frac{3}{10}$
c) Kandiskisten, complette, die 100 Stück halbe zu $23\frac{1}{3}$ Bremer Kubikfuss	2
die 100 Stück ganze zu $36\frac{2}{3}$ Bremer Kubikfuss . .	3

	Bremer Kubikfuss
d) Fassdauben und Stabholz, $1\frac{1}{2}$—2 Zoll stark und 4—6 Zoll breit.	
248 Piepen-Stäbe . . . 67 bis 70 Zoll lang	80
372 Oxhoft - . . . 55 - 58 - -	97
496 Tonnen - . . . 45 - 48 - -	104
744 Oxhoft - . . . 29 - 32 - -	103
922 Tonnen-Boden-Stäbe 22 - 35 - -	107

e) Vom Faden- oder Klafterholze werden die in Haufen gemessenen 100 Kubikfuss nur gerechnet von . . .

	2	3	4	5	6 füssigen	Kubikfuss
Nutzholze in Klaftern	75	$73\frac{1}{2}$	72	70	68	Kubikfuss
Brennholz in Kloben oder Scheiten .	71	69	67	65	63	—
— in Stangen	60	57	54	51	48	—
— in Zacken oder Zweigen .	56	52	48	44	40	—
— in Reisigbunden oder Wellen					30-35	—
Bandholz nach Verhältniss der Stärke					45-55	—

Zaunpfähle, wie Stangenbrennholz.

Digitized by Google

	S. ß	ß
Korbweiden, das Bund	—	18
Schwerdspäne, starke, 100 Bund à 60 Stück	5	—
- - dünne, - - - - -	3	—
f) Lohkuchen, die 1000 Steine	4	100
g) Holzkohlen, die 10 Bremer Kubikfuss	—	45
h) Holzasche (der Bremer Scheffel) unausgelaugte	—	73
- - - - ausgelaugte	—	130
i) Braunkohlen, die 10 Bremer Kubikfuss	—	280
k) Steinkohlen - - - - -	1	36
l) Torf, die 10 Bremer Kubikfuss aufgeschüttet	—	225
- die 1000 Soden oder Steine	3	75

D. Steinarten, Thon, Sand u. s. w.

Die 10 Bremer Kubikfuss.

Kies	2	180
Pflaster-, auch Solinger Steine	2	240
Sand, weisser	2	120
Sandstein, behauener	3	200
- unbehauener oder Bruchstein in Haufen	2	180
Pfeifenerde	1	30
Töpfererde	1	260
Mergel	2	70
Düngsalz oder Dux	1	105
Pfannensteine	1	215
Vieh- und anderer Dünger	1	30
Ziegel, Backofensteine die 1000 Stück	54	—
- Dachzungen - - - - -	11	—
- Mauersteine - - - - -	30	—
- - ungebrannte die 1000 Stück	35	—

E. Leere Gefässe.

Ein Anker, oder viertel Ohm	—	15
Ein halber Anker	—	9
Ein viertel Anker	—	5
Ein Doppel-Anker, halbes Ohm	—	25
Ein halbes Oxhoft	—	50
Eine Thrantonne, Häringstonne	—	36
Eine Theertonne	—	75
Eine Leintonne, Kaffee-Quartges	—	20
Ein Reisfass	—	66
Ein Kaffee-Oxhoft	—	75
Ein Ohm, Tierce	—	48
Ein Oxhoft, halbes Both	—	108
Ein Bierfass, Puncheon, Barrel, Piepe, Legger, halbes Muid, Quardeel	—	132
Ein Zuckerfass	—	120
Ein Both, grosse Piepe	—	144

F. Andere feste Waaren.

Aschenkalk, die 10 Bremer Kubikfuss	2	90
Dachrohr, eine Fiehme zu 100 kleinen Bunden	1	60
Eichenborke, gehackte, die 10 Bremer Kubikfuss	—	140
- ganze, die 10 Bunde	1	275

Digitized by Google

	S.	ß
Erdenzeug, od. gemeine Töpferwaaren, die 10 Brem. Kubikfuss	—	120
– das vierspännige Fuder zu 300 Bremer Kubikfuss	12	—
Glasscherben, weisse, die 10 Bremer Kubikfuss . .	1	150
– – grüne – – – – .	1	60
Glas, hohl, die 10 Bremer Kubikfuss	—	96
– – das 4-spännige Fuder zu 250 Bremer Kubikfuss	8	—
Häringe, die Tonne	1	—
Hausgeräth, diverses, das vierspännige Fuder . . .	8	—
Heu, festgepacktes, die 10 Bremer Kubikfuss	—	50
– das vierspännige Fuder zu 720 Kubikfuss	12	—
Kalk und Gips, das Gemäss zu 10 Bremer Kubikfuss: (gestrichen und nicht gehäuft)	1	100
Kartoffeln, das Gemäss zu 10 Bremer Kubikfuss . .	1	216
Knochen	—	150
Kreide, ganze	1	216
– – Oxhoft	1	200
Laberdan wie Häring.		
Linnen, Bleichtücher, oder Hessische Schocktücher in Bolten, oder halben Rollen von 20 Stücken	1	100
Hessische, sogenannte 100el Linnen, der Bolten von $\frac{50}{4}$ oder 24 Schock	1	180
Hannöversche $\frac{3}{4}$ Heeden-Linnen, die Rolle zu 50 Stück .	3	—
Dergleichen gebleichte $\frac{3}{4}$ Stiege-Linnen, die Rolle zu 200 Stück	2	200
Bodenwerder- oder Legge-Linnen, die Rolle von 33-34 Stück	3	—
Weser-Linnen, oder Meier-Linnen aus dem Preussischen, Schaumburgischen und Lippeschen:		
halbe Partien von 50-52 Stück	8	—
viertel – – 26 –	4	—
Mollen, hölzerne, das vierspännige Fuder zu 500 Stück	12	—
– das Schock zu 60 Stück	1	132
– Futter-, geflochtene, das Schock zu 60 Stück .	—	150
Pech, die Tonne	1	—
Salz, der Bremer Scheffel	—	96
Schaufeln, hölzerne, das vierspännige Fuder zu 1000 Stück	12	—
– – das Schock zu 60 Stück . . .	—	216

VII. Ergänzende Bestimmungen und Verträge in Betreff der Weser-Schifffahrt.

A. Ergänzende Bestimmungen des Schlussprotokolles der Weser-Schifffahrts-Revisions-Commission, d. d. Bremen den 21. December 1825.

§. 1091.

Die Besitzer von Fuhranstalten auf dem Weserstrohme sollen die Niederlassung ihrer Fährlinien von passirenden Schiffen, so wie die nachherige Aufwindung derselben, lediglich

durch ihre eigenen Leute ohne Verzug bewirken lassen, ohne dabei den Schiffern irgend eine unfreiwillige Beihülfe ansinnen zu dürfen.

Art. I. der ergänzend. Best. zu §. 2 der Weser-Acte.

§. 1092.

Die dem §. 12 der Weser-Acte unter A anliegende Tabelle der Maass- und Gewichtsverhältnisse in sämmtlichen Weseruferstaaten ist in der Art berichtigt worden, wie sie, zur künftigen alleinigen Anwendung, dem Protokolle unter A beiliegt (s. oben).

Art. II. d. erg. Best. zu §. 12 d. W. A.

§. 1093.

Der im §. 15 der Weser-Acte vereinbarte Weserzoll wird auf drei Viertheile seines Betrages dergestalt ermässigt, dass künftig für den ganzen Lauf der Weser überhaupt nicht mehr als 236¼ Pfennige von jedem Schiffspfunde zu 300 ℔ Bremisch erhoben werden sollen, und zwar von:

Preussen	44¼	Pfennige.
Hannover	94½	—
Kurhessen	30¾	—
Braunschweig	12	—
Lippe	9¼	—
Bremen	45	—
Summe:	236¼	Pfennige.

Doch behalten sämmtliche contrahirende Staaten sich die Wiederherstellung des Zollsatzes der Weser-Acte für den Fall vor, wenn die Zweckmässigkeit derselben unter etwa günstig veränderten Handels- und Schifffahrts-Conjuncturen, bei irgend einer künftigen Revisions-Commission einstimmig anerkannt werden möchte.

Art. III. der erg. Best. zu §. 15 der W. A.

§. 1094.

Die dem §. 16 der Weser-Acte beigefügte Anlage C ist nach den neuen zum §. 15 gefassten Beschlüssen in der Art berichtigt worden, wie sie nunmehr dem gegenwärtigen Protocolle unter B zur alleinigen Anwendung beiliegt (s. oben: Ver-

Digitized by Google

zeichniss der durch die Weserschiffahrts-Acte beibehaltenen Zollstätten an der Weser u. s. w.)

Art. IV der erg. Best. zu §. 16 d. W. A.

§. 1095.

Die im Art. V (zu 17 der W. A.) enthaltenen Modificationen in Betreff der Herabsetzung des Weserzolles kommen nicht mehr zur Anwendung, indem jetzt die Bestimmungen des Tarifs vom 28. December 1836 (s. unten) eintreten.

§. 1096.

Die dem §. 20 der Weser-Acte unter D beigefügte Normalgewichts-Tabelle ist in der Art berichtigt und vervollständigt worden, wie sie unter C dem Protocolle zur künftigen alleinigen Richtschnur beiliegt (s. unten).

Art. VI der erg. Best. zu §. 20 der W. A.

§. 1097.

In Bezug auf die Bestimmung des §. 21 der Weser-Acte in Verbindung mit §. 16 derselben, wird festgesetzt, dass von den beiden einander gegenüberliegenden Zollstätten Beverungen und Lauenförde, die erstere als unterhalb der letzteren belegen angenommen werden soll.

Art. VII der erg. Best. zu §. 21 der W. A.

§. 1098.

Soweit durch gegenwärtiges Protocoll keine Abänderungen ausgesprochen worden sind, behält es bei den Bestimmungen der Weserschifffahrts-Acte sein alleiniges Bewenden.

Art. VIII der erg. Best. zu §. 50 der W. A.

§. 1099.

Die Bestimmungen dieses Protocolls sollen mit dem 1. Mai 1826, nach binnen drei Monaten a dato vorhergegangener allseitiger Genehmigung, auf allen Punkten der Weser in volle Wirksamkeit gesetzt, und zu dem Zweck durch den Druck öffentlich bekannt gemacht, auch den betreffenden Behörden mitgetheilt werden.

Art. IX der erg. Best. zu §. 51 der W. A.

Digitized by Google

§. 1100.

Die nächste Revisions-Commission wird sich am 1. Mai 1829 zu (Hannöverisch) Münden versammeln[a]).

Art. X der erg. Best. zu §. 54 der W. A.

a) Vergl. die Genehmigungs-Urkunde dieser ergänzenden Bestimmungen vom 24. Februar 1826.

B. Tarif der Schifffahrts-Abgaben, welche an der Weser erhoben werden. Vom 28. December 1836.

§. 1101.

An der Weser wird der Weserzoll, wie solcher in der Weserschifffahrts-Acte vom 22. November 1823 und späteren Vereinbarungen bestimmt ist, vom Bruttogewichte der Ladung im vollen Satze erhoben:

	Vom Bremer Schiffspfund in Conventions-Geld.		Macht vom Preuss. Centner im Preuss. Gelde.	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
a) in Beverungen, für die Strecke vom Eintritt der Weser in das Preussische Gebiet, oberhalb Beverungen, bis zu ihrem Austritt aus demselben, unterhalb Höxter	—	9	—	$4\frac{6}{100}$
b) in Minden, für die Strecke vom Wiedereintritt der Weser in das Preussische Gebiet, oberhalb Vlotho, bis zu ihrem Wiederaustritt aus demselben, unterhalb Schlüsselburg	2	$11\frac{1}{4}$	1	$3\frac{22}{100}$

Für nachstehende Gegenstände wird nur erhoben:

1) die Hälfte für: Alaun, Anis, Blut, Eier, Eisenblech, Eisenwaaren bei der Fahrt strohmabwärts, rohe Erze, mit Ausschluss von Bleierz, Galmei und Zinnober, Farbenerden, Farbenhölzer, Feuerschwamm und Zunder, lebendige und grüne Fische, leinenes Garn, Gartengewächse, mit Ausnahme von Sämereien, Bohnen und Kartoffeln; Harz, Kienruss, ganze und gemahlene Kreide, Kümmel, Leinsaat, Mehl,

Digitized by Google

Milch, trockenes Obst, Pech, Schmirgel, Stärke, Stuhlrohr, Theer, Tripel, Vitsbohnen; ausserdem auch für: Essig, Küchensalz, Leinwand (aus einem der am Weserzolle theilnehmenden Staaten);

2) das Viertel für: Perl- Waid- und Potasche, auch Aschenkalk, Blei, Bleierz, Bohnen, ausser Vitsbohnen, Bolus, Bomben, Borsten, Braunstein, ganze und gemahlene Eichenborke, Stabeisen, Gusseisen, in Gänsen und Masseln, Eisendraht, Erbsen, Getreide aller Art, Glasgalle, Glätte, Graupen, Gries, Grütze, Hirse, Holzkohlen, leere Kisten und Fastagen, Knicker, eiserne Kugeln, Linsen, Malz, rohen Marmor, Mennig, Metallerden, Bombenmörser, Muschelkalk, frisches Obst, Ocker, Potloth (Reissblei), Rappsaat und alle Rübölkörner, Schilf- und Dachrohr, Schmelztiegel, Seegras, gemeine Töpferwaaren, Wicken, ausserdem auch für Glas aller Art, aus einem an dem der Weserzolle theilnehmenden Staaten;

3) das Achtel für: unausgelaugte Asche, Bau- und zugeschnittenes Nutzholz aller Art, mit Ausschluss des geringer tarifirten Holzes und der dem vollen Satze unterliegenden ausländischen Holzgattungen für Tischler, altes Eisen, Gras, Heu, grobe Holzwaaren, Kalk und Gips, Kandiskistenbretter, Kartoffeln, Oelkuchen, Packmatten von Schilf und Bast, Pfeifenerde, Soda, Stroh, Thon, Trass und Cement, Wachholderbeeren;

4) das Vierundzwanzigstel für: ausgelaugte Asche, Auster- und Muschelschaalen aller Art, Braun- und Steinkohlen, Brenn-, Busch- und Faschinenholz aller Art, Bandholz für Böttcher und Ruthenholz für Korbmacherarbeiten, Birkenbesen und Handbesen, Dachschiefer, Dünger, gemeine Erde, Sand und Kies, Flaschenkeller, Glasscherben, Mergel, Mühl-, Schleif-, Solinger-, behauene und unbehauene Bruch- und Feldsteine aller Art, desgleichen aus gemeinem Material gefertigte steinerne Tröge, Kumpen, Krippen, Leichensteine u. s. w., Torf, gebrannte Ziegel.

Digitized by Google

	Conventions-geld	oder in Preussischem Gelde
	Pfennige.	Pfennige.
Von lebenden vierfüssigen Thieren für das Stück	4	5½
Von lebenden Vögeln für das Stück . . .	1	1⅓
Von Bäumen zum Verpflanzen für das Schock an jeder Empfangstätte	4	5½

Leere Schiffe, ingleichen die im Manifeste nicht angegebenen Reisevictualien der Schiffer in verhältnissmässigen Quantitäten; die zum Verdeck eines Fahrzeuges einmal zugerichteten Bretter, oder, in Ermangelung solcher, die zur Bedeckung der Ladung nöthigen losen Bretter, und zwar:

1 Schock bei Schiffen unter 10 Last,

2 - - - von 10 bis unter 25 Last, und

2½ - - - von grösserer Ladungsfähigkeit,

sind gänzlich frei.

Im Allgemeinen aber gelten noch folgende nähere Bestimmungen:

1) Von Waaren, welche blos innerhalb Landes auf der Weser transportirt, oder im freien Verkehre befindlich, aus dem Inlande strohmabwärts ausgeführt oder mit der Bestimmung nach einem inländischen Orte eingeführt werden, wird, ohne Unterschied, ob die Versteuerung gleich beim Gränzeingange oder erst am Orte der Ausladung erfolgt, kein Weserzoll erhoben.

2) Waaren, welche aus dem Gebiete des Kurfürstenthums Hessen im steuerlich freien Verkehr auf der Preussischen Weserstrecke durchgeführt, oder welche umgekehrt durch das Preussische Gebiet weserwärts mit der Bestimmung zur Ausladung innerhalb des Kurfürstlich Hessischen Gebietes durchgeführt werden, bleiben von der Entrichtung des Weserzolles befreit.

C. Separat-Convention zwischen Preussen und Bremen zu §. 15 der Weserschifffahrts-Acte. Vom 10. September 1823.

§. 1102.

Nachdem bei dem, unterm 10. September 1823 erfolgten

Abschluss der Weserschifffahrts-Acte, zu §. 15 derselben, zwischen den dazu Bevollmächtigten des Königs von Preussen einerseits und der freien Hansestadt Bremen andrerseits, die besondern Rechte zur Sprache gekommen, welche die Stadt Minden aus dem Vertrage besitzt, der zwischen besagter Stadt und der freien Hansestadt Bremen am 26. August 1769 rechtsverbindlich abgeschlossen worden, und nachdem man sich gegenseitig darüber erklärt hat, wie es nicht die Absicht sei, durch die Stipulation des besagten §. 15 der Weser-Acte, weder Königl. Preussischer Seits die Stadt Minden an ihren, durch den Vertrag von 1769 erworbenen Gerechtsamen verlieren zu lassen, noch Stadt Bremenscher Seits, sich mit Nachtheil derselben zu bereichern, so ist zur genauen Bekräftigung dessen, gleichzeitig mit der Weser-Acte, nachstehende Separat-Convention zwischen den vorgedachten Bevollmächtigten beider Staaten verabredet und geschlossen worden.

§. 1103.

Der §. 15 der Weser-Acte findet, hinsichtlich der darin für Bremen bestimmten Abgabe, vorläufig auch auf transitirende Schiffe und Waaren, welche der Stadt Minden und ihren Einwohnern gehören, ebenso, wie auf die der übrigen Königl. Preussischen Unterthanen seine volle Anwendung.

§. 1 der Convention vom 10. September 1823.

§. 1104.

Würde aber die Stadt Minden nachzuweisen im Stande sein, dass Mindensche Schiffe und Güter durch den, nach §. 15. der Weser-Acte, bestimmten Bremer Zollsatz, während eines Zeitraumes von wenigstens fünf Jahren im Ganzen höher besteuert gewesen, als sie es nach den Bestimmungen des Vertrages vom 26. August 1769 gewesen sein würden, so übernimmt die freie Hansestadt Bremen, für die Vergangenheit, jede darnach liquidable Entschädigung, von dem Augenblicke an, wo die Weser-Acte in Vollziehung getreten sein wird, der Stadt Minden und deren Einwohnern zu leisten; in welchem Falle es der besagten freien Hansestadt Bremen sodann zugleich obliegen wird, für die Zukunft

Digitized by Google

entweder eine Herabsetzung ihres im §. 15 der Weser-Acte bestimmten Zollsatzes für Mindensche Schiffe und Güter oder, nach ihrer Wahl, die Wiedereinführung der im Jahre 1769 vereinbarten Abgabentarife für dieselben eintreten zu lassen.
a. a. O. §. 2.

§. 1105.

Die Liquidität eines solchen Entschädigungsanspruches der Stadt Minden für sich oder ihre Einwohner soll, entstehenden Falls, vorab im Wege der Sühne, unter Vermittelung der für die Stadt Minden competenten Königl. Preussischen Regierung festzustellen versucht werden.
a. a. O. §. 3.

§. 1106.

Gelänge der Sühneversuch nicht, so soll die Feststellung durch eine schiedsrichterliche Behörde erfolgen, über welche beide contrahirende Theile, nach darauf gemachtem Antrage, sich zu einigen versprechen.
a. a. O. §. 4.

§. 1107.

In jedem Falle soll aber derjenige Entschädigungsanspruch zu Bremen als vollkommen liquide anerkannt werden, welchen etwa die Stadt Minden gegen den Königlich Preussischen Fiscus, im gewöhnlichen Gange des Prozesses, vor der competenten Gerichtsbehörde rechtskräftig in dieser Angelegenheit erstritten hätte, vorausgesetzt jedoch, dass der Königl. Preussische Fiscus, wenn jemals ein solcher Prozess abseiten der Stadt Minden wider ihn angefangen werden möchte, die freie Hansestadt Bremen davon benachrichtigt haben wird, um ihre Rechte interveniendo dabei wahrnehmen zu können.
a. a. O. §. 5.

Endlich reservirt sich die freie Hansestadt Bremen die Befugniss, nach Ablauf von wenigstens funfzehn Jahren, nachdem die Weser-Acte in Vollziehung getreten sein wird, die Stadt Minden zu einer Erklärung aufzufordern:

ob sie es nach den bis dahin gesammelten Erfahrungen gerathen finde, sich den Bestimmungen des §. 15 der Weser-Acte, hinsichtlich des Bremer Zollsatzes definitiv anzu-

Digitized by Google

schliessen, und dem gemäss, den Stipulationen des Vertrages von 1769 so weit sie das Bremer Abgabenwesen betreffen, zu entsagen, bereit sei?

und dafern die Stadt Minden sich dazu nicht verstehen möchte, alsdann für dieselbe, Statt des Zollsatzes der Weser-Acte, die Abgabensätze des Vertrages von 1769 ohne Weiteres wieder in Kraft treten zu lassen.

a. a. O. §. 6.

§. 1108.

Gegenwärtige Uebereinkunft soll zwischen Preussen und Bremen ebenso gelten, als wenn sie der Weser-Acte wörtlich einverleibt worden wäre. Auch soll die Ratification derselben, gleichzeitig mit derjenigen der Weser-Acte, zwischen beiden Theilen ausgewechselt werden.

a. a. O. §. 7.

D. Bestimmungen über den Verkehr mittelst der Weser und die Erhebung des Weserzolles nach dem Zoll- und Handelsvertrage zwischen Preussen und Hessen-Darmstadt einerseits und Hessen-Cassel andererseits. Vom 25. August 1831.

§. 1109.

Der Artikel 14 dieses Zoll- und Handelsvertrages enthält nachstehende Bestimmungen:

a) In Hinsicht aller Waaren, welche auf der Weser sowohl strohmab- als strohmaufwärts durch die Gebiete beider contrahirenden Theile, es sei mit oder ohne Umladung durchgeführt werden, verbleibt es lediglich bei der Erhebung des einer jeden Regierung zuständigen conventionellen Wasserzolles.

b) Waaren, welche aus dem Gebiete eines der contrahirenden Staaten in das Gebiet des andern mit der Bestimmung zum Verbleiben im Lande eingeführt werden, bleiben von dem conventionellen Wasserzolle beider contrahirenden Staaten frei.

c) Dieselbe Befreiung tritt ein für Waaren, welche aus Län-

Digitized by Google

dern ausserhalb des Zollvereins auf der Weser durch das Gebiet des einen contrahirenden Theils hindurch in das Gebiet des andern contrahirenden Theils eingeführt werden.

d) Eine gleiche Befreiung geniessen endlich auch diejenigen Gegenstände, welche aus dem Gebiete eines der contrahirenden Staaten durch das Gebiet des andern hindurch mittelst der Weser nach dem Auslande geführt werden, wobei es

e) sich von selbst versteht, dass sowohl für die auf diesem Wasserwege in das Gebiet des gemeinsamen Zollvereins zum Verbleib eingehenden Waaren die gesetzlichen Eingangsabgaben, als beim weitern Landtransport in den geeigneten Fällen die gesetzlichen Ausgangs- und Durchgangsabgaben zu erheben sind.

Digitized by Google

NEUNTER ABSCHNITT.

Von der Rhein-Schifffahrt.

I. Einleitung.

§. 1110.

Dem Rheine gebührt in Betreff des Handels und der Beförderung desselben durch die Schifffahrt unstreitig der Vorrang unter allen schiffbaren Ströhmen Europa's. Obgleich die Wichtigkeit dieser, in einer Ausdehnung von 207 Stunden schiffbaren, Wasserstrasse von den Uferstaaten frühzeitig anerkannt wurde, so begünstigten dieselben doch keineswegs die Rheinschifffahrt, sondern beschränkten sie durch Stapelrechte und belasteten sie durch übermässige Abgaben. Demungeachtet stieg der Umfang des durch die Rheinschifffahrt bestehenden Handelsverkehrs, ja es ist selbst höchst wahrscheinlich, dass am Rheine gelegene Städte in frühern Zeiten directe Seeschifffahrt betrieben haben.

Nach dem Abfall der Niederlande von Spanien unter Philipp II. wurde der damalige Befreiungskrieg die erste Veranlassung, dass Holland von den fremden den Rhein befahrenden Schiffen eine Abgabe (Licent) verlangte, welche später in einem solchen Grade erhöhet wurde, dass sich die fremden Seefahrenden von der Fahrt in den Rhein, und die Bewohner der Uferstaaten von der Fahrt in die See ausgeschlossen sahen. Durch die in Folge des Westphälischen Friedens gesperrte Schelde wurde Deutschland gänzlich von der Schifffahrt in die See abgeschnitten. Zum gänzlichen Verfall der Rheinschifffahrt trugen auch noch die von einander abweichenden, lediglich auf Willkühr beruhenden Schifffahrtsverwaltungen der verschiedenen Uferstaaten bei, so wie die drückenden Stapelgerechtigkeiten und Umschlagsrechte mehrerer rheinischen Städte. Frankreich wünschte, nachdem durch den Lüneviller

Digitized by Google

Frieden vom 9. Februar 1801 der Rhein zur Gränze zwischen Frankreich und Deutschland erklärt worden, demselben ein festeres und gleichförmiges Schifffahrts-System zu geben und schloss deshalb unterm 15. August 1804 mit dem Kurerzkanzler als Bevollmächtigten des Deutschen Reichs, eine Convention ab, in Folge welcher:

a) der Rhein von Strasburg bis Emmerich als ein gemeinschaftlicher Strohm angesehen und die Schifffahrt auf demselben unter eine gemeinschaftliche Verwaltung gestellt, und

b) Statt der bisherigen 32 verschiedenen Rheinzölle ein Rheinschifffahrts-Octroi und daneben eine Recognitions-Gebühr eingezogen;

c) das Stapelrecht in Cöln und Mainz zwar aufgehoben, aber der gezwungene Umschlag in diesen Städten beibehalten werden sollte[a]).

Wenn nun gleich diese Bestimmungen, so wie die Aufrechthaltung der Zünfte der Schiffer, die Einführung geschlossener Tourfahrten und das willkührliche Verfahren der Rheinschifffahrts-Verwaltung noch immer drückend genug für den Handel und die Schifffahrt waren, so hatte doch der frühere verderbliche Zustand aufgehört, und die Rheinschifffahrt hatte wenigstens einen mehr geregelten Gang. Dieselbe würde sich noch mehr gehoben haben, wenn nicht Napoleon durch das Continental-System und demnächst durch Eingriffe in die Octroiverwaltung nachtheilig darauf eingewirkt hätte.

Nach dem Falle Napoleons sprach der Art. 5 des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814 zuerst den Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rheine aus, und dessen specielle Regulirung blieb dem Wiener Congresse vorbehalten. Daselbst wurde unterm 24. Mai 1815 von den Gesandten der verbündeten Mächte und der Rheinuferbesitzer eine besondere Convention geschlossen und der Congress-Acte mit der Bestimmung (Art. 117) angehängt, dass sie als ein integrirender Theil der Congress-Acte angesehen werden solle.

a) Stapelrecht ist das gezwungene Anerbieten der Waaren zum Verkauf, gezwungener Umschlag das Ueberladen in andere Fahrzeuge.

Digitized by Google

II. Convention vom 24. Mai 1815.

§. 1111.

Die Schifffahrt auf dem Rheinstrohme, in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo derselbe schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, völlig frei sein [a]) und, in Bezug auf den Handel, Niemandem untersagt werden können; es müssen dabei jedoch die Polizeivorschriften beobachtet werden, welche in übereinstimmender und dem Handel aller Nationen möglichst günstiger Weise festgesetzt werden sollen.

Conv. vom 24. Mai 1815 Art. 1.

a) de Martens, Recueil de traités. T. XIII. Suppl. p. 292

§. 1112.

Das, sowohl für die Erhebung der Abgaben, als für die Aufrechthaltung der Polizei, einzuführende System soll auf dem ganzen Laufe des Strohmes gleichförmig sein, und sich, soviel es thunlich ist, auch auf diejenigen seiner Nebenarme und Zusammenflüsse erstrecken, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströhmen.

a. a. O. Art. 2.

§. 1113.

Der Tarif der Abgaben, welche von den auf dem Rheine verführten Waaren zu erheben sind, soll dergestalt festgestellt werden, dass die ganze, zwischen Strasburg und der Gränze des Königreichs der Niederlande zu zahlende Abgabe, bei der Fahrt aufwärts 2 Franken und bei der Fahrt abwärts 1 Franken und 33 Centimen für den Centner betrage, und dass der nämliche Tarif (durch verhältnissmässige Erhöhung des Gesammtbetrages der Abgabe) auch auf die Strecken zwischen Strasburg und Basel und zwischen der Gränze des Königreichs der Niederlande und den Ausmündungen des Strohms ausgedehnt werden könne.

Die Schiffsgebühr soll in dem Betrage bleiben, wie sie durch den Artikel 94 der zu Paris am 15. August 1804 abgeschlossenen Convention über das Rheinschifffahrts-Octroi festgestellt ist; mit dem Vorbehalt, die Steigerung der Gebühr anderweit und zwar so zu bestimmen, dass auch Schiffe von 2500 bis 5000 Centner Ladungsfähigkeit darunter begriffen

Digitized by Google

werden. Auch diese Gebühr kann in dem nämlichen Verhältnisse auf die vorerwähnten Strecken ausgedehnt werden.

Die Ermässigungen des allgemeinen Tarifs, welcher das Maximum der durch die Artikel 102 bis 105 der Convention vom 15. August 1804 bestimmten Abgaben feststellt, sollen fortdauern; es wird aber die mit der Anfertigung neuer Reglements zu beauftragende Commission zu prüfen haben, ob die Vertheilung in verschiedene Classen nicht Aenderungen nöthig machen wird, welche sowohl der Schifffahrt und dem Handel, als dem Ackerbau und den Bedürfnissen der Bewohner der Uferstaaten noch günstiger sind.

a. a. O. Art. 3.

§. 1114.

Der auf diese Art festgestellte Tarif darf nur durch gemeinschaftliche Uebereinkunft erhöhet werden, und die Rheinuferstaaten, von dem Grundsatze ausgehend, dass ihr wahrhaftes Interesse in der Belebung des Handels ihrer Staaten besteht, und dass die von der Schifffahrt zu erhebenden Abgaben hauptsächlich zur Deckung der Unterhaltungskosten bestimmt sind, machen sich förmlich verbindlich, weder sich zu einer solchen Erhöhung anders, als durch die gerechtesten und dringendsten Gründe bestimmen zu lassen, noch die Schifffahrt, unter welchem Namen oder Vorwande es immer sein könnte, mit irgend einer andern Abgabe, als den durch die gegenwärtigen Reglements bestimmten, zu belasten.

a. a. O. Art. 4.

§. 1115.

Es sollen nicht mehr als zwölf Erhebungsstellen auf der ganzen Rheinstrecke zwischen Strasburg und der Gränze des Königreichs der Niederlande bestehen, und diejenigen, welche man für gut finden wird, zwischen Strasburg und Basel, so wie in den Niederlanden zu errichten, sollen nach den nämlichen Grundsätzen und in verhältnissmässigen Zwischenräumen angelegt werden. Den Erhebungsstellen soll ihr Sitz nach den Bedürfnissen der Schifffahrt angewiesen, und anders, als in gemeinschaftlicher Uebereinkunft, darf weder ihre Zahl vermehrt, noch ihr Sitz verändert werden. Es steht jedoch jedem

Digitized by Google

Uferstaate frei, die Zahl derjenigen Hebestellen zu vermindern, welche ihm in Folge der gegenwärtigen Uebereinkunft ausschliesslich zufallen.

a. a. O. Art. 5.

§. 1116.

Die Erhebung der Abgaben geschieht in jedem Uferstaate für dessen Rechnung und durch seine Beamten, indem die Gesammtheit der Abgaben gleichmässig auf den Umfang der Besitzungen der verschiedenen Uferstaaten vertheilt wird. Die Erhebungsbeamten sollen auf die genaue Beobachtung des zu erlassenden definitiven Reglements eidlich verpflichtet werden. Wenn eine Erhebungsstelle sich über zwei oder mehrere Uferstaaten erstreckt, so vertheilen dieselben die Einwohner unter sich nach Maassgabe der Ausdehnung ihrer Uferbesitzungen, und das Nämliche findet in dem Falle Statt, wo die gegen einander überliegenden Ufer zwei verschiedenen Staaten gehören. Alles, was sich auf die Organisation der Hebestellen, die Erhebungsform und die Beglaubigung der erfolgten Abgabenentrichtung bezieht, soll auf übereinstimmende Weise durch das definitive Reglement bestimmt und darf in der Folge nur in gemeinsamem Einverständnisse abgeändert werden.

a. a. O. Art. 6.

§. 1117.

Jeder Uferstaat übernimmt innerhalb seines Gebiets die Unterhaltung der Leinpfade und diejenigen Arbeiten im Flussbette, welche erforderlich sind, damit die Schifffahrt kein Hinderniss erleide.

a. a. O. Art. 7.

§. 1118.

Bei jeder Erhebungsstelle wird eine richterliche Behörde niedergesetzt, um, nach Maassgabe des Reglements, alle auf die, durch dasselbe festgesetzten Gegenstände, bezügliche Streitigkeiten in erster Instanz zu untersuchen und zu entscheiden. Diese Gerichtsbehörden werden auf Kosten desjenigen Uferstaates unterhalten, in welchem sie sich befinden, und erlassen die Urtheile im Namen ihres Landesherrn; die Beamten aber, aus welchen sie bestehen, werden eidlich ver-

Digitized by Google

pflichtet, das Reglement gewissenhaft zu beobachten, und die Richter dürfen nur in Folge eines, in aller Form Rechtens gegen sie eingeleiteten Verfahrens und nach geschehener Verurtheilung abgesetzt werden. Ihr Verfahren soll durch das Reglement bestimmt werden, für die ganze Ausdehnung des Rheins gleichförmig, und so summarisch wie möglich sein.

Wo eine Erhebungsstelle mehreren Staaten angehört, werden diese Gerichtsbeamten durch denjenigen Landesherrn ernannt, in dessen Gebiete die betreffende Erhebungsstelle liegt, und die Urtheile werden in seinem Namen erlassen; die Kosten aber von allen denjenigen, welche an der Einnahme der Hebestelle Antheil haben, und zwar nach Maassgabe dieses Antheils, bestritten.

a. a. O. Art. 8.

§. 1119.

Die Partheien, welche gegen die Urtheile der in dem vorigen Artikel erwähnten Gerichtsbehörden appelliren wollen, haben die Wahl, sich zu diesem Zwecke entweder an die Central-Commission, oder an das Obergericht desjenigen Landes zu wenden, in welchem sich das Gericht erster Instanz befindet. Jeder Uferstaat macht sich verbindlich, ein solches Gericht zweiter Instanz zu errichten oder eins der bereits vorhandenen für die Entscheidung der in Rede stehenden Sachen zu bezeichnen. Diese Gerichte werden ebenmässig zur Beobachtung des Schifffahrts-Reglements eidlich verpflichtet; ihre Einrichtungen und ihr Verfahren sollen einen Theil des Reglements ausmachen, und sie müssen ihren Sitz in einer, von dem Rheinufer nicht zu entfernten Stadt haben. Das Reglement wird die nähern Bestimmungen in dieser Hinsicht enthalten. Ihre Urtheilssprüche sind entscheidend und lassen keine weitere Berufung zu.

a. a. O. Art. 9.

§. 1120.

Um die Beobachtung des gemeinschaftlichen Reglements genau zu controliren und um eine Behörde zu bilden, welche zur gegenseitigen Mittheilung zwischen den Uferstaaten über

Digitized by Google

Alles, was die Schifffahrt betrifft, dienen kann, soll eine Central-Commission errichtet werden.

a. a. O. Art. 10.

§. 1121.

Zu derselben ernennt jeder Uferstaat einen Bevollmächtigten, und sie tritt regelmässig am 1. November jeden Jahres in Mainz zusammen. Ob es nothwendig sei, ausser dieser Sitzung noch eine zweite zu halten, hat sie nach Maassgabe der Umstände und der zu erledigenden Geschäfte zu beurtheilen.

Der Präsident, welchem, ohne andere Vorrechte zu haben, die allgemeine Leitung der Geschäfte der Commission obliegt, wird durch das Loos erwählt und, im Falle einer längern Dauer der Sitzung, die Wahl monatlich erneuert. Ein anderes Mitglied der Commission, über dessen Wahl die Mitglieder sich zu vereinigen haben, führt das Protocoll.

a. a. O. Art. 11.

§. 1122.

Damit auch ausser dem Zusammentritt der Central-Commission stets eine Behörde vorhanden sei, welche über die Aufrechthaltung des Reglements wachen und an welche sich das Handel und Schifffahrt treibende Publicum jederzeit wenden kann, werden ein Ober-Inspector und drei Unter-Inspectoren ernannt.

Der Ober-Inspector nimmt seinen Wohnsitz gleichmässig in Mainz; die Unter-Inspectoren sind für den Ober-, Mittel- und Nieder-Rhein bestimmt.

a. a. O. Art. 12.

§. 1123.

Der Ober-Inspector wird von der Central-Commission nach der Mehrheit der Stimmen auf folgende Weise ernannt: es wird eine willkührliche Anzahl von Stimmen angenommen, wovon der Preussische Bevollmächtigte ein Drittheil, der Französische ein Sechstheil, der Niederländische ein Sechstheil und der Bevollmächtigte der übrigen Deutschen Fürsten, ausser Preussen, ein Drittheil auszuüben hat.

Die Vertheilung der Stimmen dieser Fürsten soll be-

Digitized by Google

stimmt werden, sobald über das gesammte Rheinufer schliesslich verfügt sein wird, und sie soll nach Maassgabe der Ausdehnung der einzelnen Uferstaaten Statt finden. Die drei Unter-Inspectoren werden der eine durch Preussen, der zweite abwechselnd durch Frankreich und die Niederlande, und der dritte durch die übrigen deutschen Fürsten ernannt, welche Besitzungen am Rhein haben und welche sich über die Art ihrer Theilnahme an dieser Ernennung einigen werden.

a. a. O. Art. 13.

§. 1124.

Die Stellen, sowohl des Ober-Inspectors, als der Unter-Inspectoren werden auf Lebenszeit verliehen. Sollte die Commission glauben, einen dieser Beamten wegen Unzufriedenheit mit seiner Dienstführung entfernen zu müssen, so hat sie in Ueberlegung zu nehmen, ob derselbe ohne Weiteres durch einen andern Beamten zu ersetzen oder ein gerichtliches Verfahren gegen ihn einzuleiten sei. Im erstern Falle erhält der Beamte ebenso, wie in Fällen körperlicher Dienstunfähigkeit, eine Pension, welche bei noch nicht zehnjähriger Dienstzeit die Hälfte des Gehalts, bei zehn- und mehrjähriger Dienstzeit aber zwei Drittheile des Gehalts betragen soll; diese Pension wird in der nämlichen Art gezahlt, wie das Gehalt selbst. In dem zweiten Falle hat die Commission, nach vorhergegangener Berathung in der durch den Art. 27 vorgeschriebenen Weise zu entscheiden, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz über den Beamten richten sollen; wird derselbe freigesprochen, so erhält er seine Pension, im entgegengesetzten Falle aber wird nach Inhalt des ergangenen Urtheils wider ihn verfahren. Sobald die Commission die Entfernung eines der Inspectoren in Abstimmung bringt, erfolgt diese in der durch den Art. 13 vorgeschriebenen Art; allein der Beamte kann nur dann entlassen werden, wenn er zwei Drittheile der angenommenen Stimmen gegen sich hat.

a. a. O. Art. 14.

Digitized by Google

§. 1125.

Der Ober-Inspector ist bestimmt, mit Hülfe der Unter-Inspectoren, über die Ausführung des Reglements zu wachen und Uebereinstimmung in Alles zu bringen, was die Schifffahrts-Polizei betrifft. Er ist deshalb so berechtigt, wie verpflichtet, die Erhebungsstellen in dieser Hinsicht mit Anweisung zu versehen und sich mit den übrigen Ortsbehörden der Uferstaaten in Verbindung zu setzen. Die Beamten der Erhebungsstellen und die Ortsbehörden sind gehalten, ihm in Allem, was die Ausführung des Reglements betrifft, Folge und Beistand zu leisten, und sie dürfen der Erledigung seiner Anordnungen nur dann Anstand geben, wenn er die Gränzen seines Amtes überschreiten sollte. In diesem Falle haben sie sofort ihren Vorgesetzten davon Anzeige zu machen.

Der Ober-Inspector hat ausserdem die Verpflichtung, die Materialien vorzubereiten, welche der Central-Commission über den Zustand und die Bedürfnisse der Schifffahrt Aufklärung geben können, und ihr über die zu treffenden Maassregeln zweckdienliche Vorschläge zu machen. In dringenden Fällen kann und muss er in dieser Hinsicht, auch wenn die Commission nicht versammelt ist, mit den einzelnen Mitgliedern derselben einen Schriftwechsel unterhalten.

a. a. O. Art. 15.

§. 1126.

Die Central-Commission hat sich von den Inspectoren über deren Verwaltung Rechnung ablegen zu lassen, dieselben in ihren Amtsverrichtungen zu unterstützen, und darüber zu wachen, wie sie solche in Ausübung bringen. Sie hat sich gleichzeitig mit Allem zu beschäftigen, was zum allgemeinen Wohle der Schifffahrt und des Handels gereichen kann, und sie wird am Schluss eines jeden Jahres einen ausführlichen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihren jährlichen Umfang, ihre Fortschritte, die Veränderungen, welche dabei Statt finden könnten, und über Alles, was den innern und äussern Handel angeht, bekannt machen.

a. a. O. Art. 16.

Digitized by Google

§. 1127.

Die Central-Commission fasst ihre Beschlüsse nach der absoluten Mehrheit der vollkommen übereinstimmend abgegebenen Stimmen. Da aber die Mitglieder derselben nur als Abgeordnete der Uferstaaten zu dem Zwecke zu betrachten sind, um sich über deren gemeinschaftliches Interesse zu berathen, so sind ihre Beschlüsse für die Uferstaaten nur insofern verbindlich, als dieselben ihre Einwilligung dazu durch ihre Bevollmächtigten ausdrücklich ertheilt haben.

a. a. O. Art. 17.

§. 1128.

Das Gehalt des Ober-Inspectors und der Unter-Inspectoren, nicht aber dasjenige der Bevollmächtigten, welche vielleicht nur zeitweise abgeordnet werden, wird durch das Reglement festgesetzt. Dasselbe fällt allen Uferstaaten zur Last, welche dazu nach dem Maassstabe beitragen, wie sie an der Ernennung Theil nehmen.

Das Reglement soll Alles enthalten, was zur schliesslichen Organisation der Central-Commission und der dauernd bestehenden Verwaltung gehört, deren Verrichtungen und Befugnisse dasselbe genau bestimmen wird.

a. a. O. Art. 18.

§. 1129.

Da das Stapelrecht durch den Art. 8 der Convention vom 15. August 1804 aufgehoben worden ist, so wird diese Aufhebung auch auf die Rechte ausgedehnt, welche die Städte Mainz und Cöln unter dem Namen Stationsrecht oder gezwungener Umschlag ausüben, dergestalt, dass es Jedermann freisteht, den Rhein in seinem ganzen Laufe, von dem Puncte an, wo er schiffbar wird, bis zu seiner Ausmündung in das Meer, sowohl aufwärts als abwärts zu befahren, ohne nöthig zu haben, in irgend einem Hafen, einer Stadt oder sonstigem Orte auszuladen oder in andere Fahrzeuge überzuladen.

a. a. O. Art. 19.

§. 1130.

Es sollen jedoch polizeiliche Vorschriften erlassen werden, um die Defraudationen zu verhüten, welche an den

Digitized by Google

Ein-, Aus- oder Umladeorten verübt werden könnten. Die Krahn-, Bohlwerks- und Niederlagegebühren, wo dergleichen Anstalten bestehen oder künftig errichtet werden möchten, soll das Reglement übereinstimmend festsetzen, und dieselben können späterhin und in Folge gemeinsamen Einverständnisses erhöhet werden.

a. a. O. Art. 20.

§. 1131.

Kein Verein, und noch weniger (wo kein Verein besteht) ein einzelner Schiffer eines der Uferstaaten darf ein ausschliessliches Recht zur Befahrung des Strohms, oder eines Theils desselben ausüben. Es bleibt den Unterthanen der Uferstaaten unbenommen, Mitglieder eines Vereins in einem der andern Staaten zu bleiben.

a. a. O. Art. 21.

§. 1132.

Da die Zölle der Uferstaaten mit den Schifffahrtsabgaben nichts gemein haben, so bleiben sie von der Erhebung der letztern abgesondert. Das definitive Reglement wird geeignete Bestimmungen enthalten, um zu verhüten, dass die Schifffahrt durch die Aufsicht der Zollbeamten beeinträchtigt werde.

a. a. O. Art. 22.

§. 1133.

Die Fahrzeuge und Boote der Rheinschifffahrts-Verwaltung tragen die Flagge des Uferstaats, welchem sie gehören; um dieselben aber, als zum Dienste der genannten Verwaltung bestimmt, zu bezeichnen, soll das Wort Rhenus hinzugefügt werden.

a. a. O. Art. 23.

§. 1134.

Die Rheinschifffahrts-Abgaben dürfen niemals, weder im Ganzen noch theilweise, verpachtet werden.

a. a. O. Art. 24.

§. 1135.

Ansprüche auf Befreiung von den Abgaben oder auf Ermässigung derselben dürfen weder von den Vorstehern der

Digitized by Google

Erhebungsstellen, noch selbst von der Central-Commission zugestanden werden, welches auch die Beschaffenheit, der Ursprung und die Bestimmung der Ladungen, Effecten oder Waaren sein mag, und welchen Personen, Körperschaften. Städten oder Staaten dieselben gehören mögen, so wie auch ohne Rücksicht darauf, für wessen Dienst und auf wessen Befehl der Transport geschieht.

a. a. O. Art. 25.

§. 1136.

Sollte (was Gott verhüten wolle) zwischen einigen der am Rhein belegenen Staaten Krieg entstehen, so soll demungeachtet mit der Erhebung der Schifffahrtsabgaben frei und ohne Hinderniss von der einen oder der andern Seite verfahren werden.

Die Ladungen, so wie die Personen, welche im Dienste der Rheinschifffahrts-Verwaltung stehen, sollen alle Vortheile der Neutralität geniessen, auch den Erhebungsstellen und Cassen der Verwaltung Sicherheitswachen bewilligt werden.

a. a. O. Art. 26.

§. 1137.

Da die gegenwärtige Commission sich nur darauf hat beschränken können, die allgemeinsten Grundsätze festzustellen, ohne in alle, nothwendig zu regelnde Einzelheiten einzugehen, so müssen alle besondere Bestimmungen, und namentlich diejenigen, welche den Abgabentarif betreffen, und zwar sowohl den für alle Waaren im Allgemeinen angenommenen, als denjenigen für solche Waaren, welche nach einer gewissen Classification mindere Abgaben entrichten; die Vertheilung der Erhebungsstellen; die Organisation der richterlichen Behörden erster und zweiter Instanz und ihr Verfahren; die Unterhaltung der Leinpfade und die Arbeiten im Strohmbette; die Manifeste, die Aichung und die Bezeichnung der Schiffe und Holzflösse; die anzunehmenden Gewichte, Maasse und Münzen und deren Reduction und Werthbestimmung; die Polizei für die Ein-, Aus- und Umladeplätze; die Schiffervereine, die Bedingungen, welche erfüllt werden müssen, um Schiffer sein zu können; die grosse und kleine Schifffahrt, wenn ein solcher Unterschied,

Digitized by Google

der in dem Sinne, welchen ihm die Convention von 1804 beilegt, nicht fortbestehen darf, unter andern Verhältnissen und aus andern Gründen überhaupt aufrecht erhalten werden sollte; die Bestimmung der Frachtpreise; die Contraventionen; die Trennung der Hebestellen für die Schifffahrt von den Zöllen u. s. w., — dem definitiven Reglement vorbehalten bleiben, welches in der weiterhin erwähnten Art ausgearbeitet werden soll.

a. a. O. Art 27.

§. 1138.

Die Bestimmungen der Paragraphen 9, 14, 17, 19 und 20 des Reichs-Deputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803, in Betreff der unmittelbar auf den Ertrag des Rheinschifffahrts-Octroi's angewiesenen fortlaufenden Renten werden aufrecht erhalten. In Folge dieses Grundsatzes

1) übernehmen diejenigen Deutschen Regierungen, welche Mitbesitzer des Rheinufers sind, die Bezahlung der gedachten Renten, mit dem Vorbehalte jedoch, dieselben nach Inhalt des §. 30 des Recesses mit $2\frac{1}{2}$ Procent, oder auf jede andere Art, worüber die Betheiligten sich gütlich einigen werden, abzulösen.

2) Von dem im vorhergehenden Absatze ausgesprochenen allgemeinen Grundsatze der Rentenzahlung bleiben die Fälle ausgenommen, wo dem Anspruche an dergleichen Renten besondere und gesetzliche Einwendungen entgegenstehen.

Dergleichen Fälle sollen, wie es im folgenden Absatze bestimmt werden wird, geprüft und entschieden werden.

3) Die Anwendung des im ersten Absatze ausgesprochenen Grundsatzes und die Entscheidung über die, in dem zweiten Absatze erwähnten Ausnahmen sollen einer, aus fünf Mitgliedern bestehenden, Commission anvertraut werden, welche der Wiener Hof, auf den Wunsch der Deutschen Rheinuferbesitzer, ernennen und wobei die Wahl, so viel wie möglich, auf solche Personen fallen wird, welche Mitglieder des Reichshofraths gewesen sind und sich noch hier befinden.

Digitized by Google

Diese Commission wird die gedachte Angelegenheit mit aller Gerechtigkeit und der grössten Billigkeit entscheiden und die Regierungen, welchen die Rentenzahlung obliegt, versprechen, sich ohne weitere Berufung oder irgend einen Einwand an diese Entscheidungen zu halten.

4) Die gedachte Commission wird auch die Ansprüche auf die rückständigen Renten prüfen, und sowohl über den Grundsatz entscheiden, ob die gegenwärtigen Rheinuferbesitzer zur Zahlung dieser Rückstände verpflichtet sind, als über die Anwendung dieses Grundsatzes, wenn derselbe von der Commission anerkannt wird, auf die verschiedenen einzelnen Forderungen von Rückständen. Sie wird ihre Arbeiten innerhalb drei Monaten, vom Tage ihrer Zusammenberufung an gerechnet, beendigen.

5) Wenn die Commission dahin entscheidet, dass die Rückstände bezahlt werden müssen, und deren Betrag bestimmt, so wird die Central-Commission die Art und Weise der Zahlung dergestalt festsetzen, dass die verpflichteten Regierungen die Wahl haben, die Rückstände entweder in 10 hinter einander folgenden Jahren *mit* $\frac{1}{10}$ jährlich abzutragen, oder sie, nach Analogie des §. 30 des Recesses, mit $2\frac{10}{20}$ in Renten zu verwandeln, die denen hinzutreten, welche die Inhaber derselben gegenwärtig besitzen.

Die Central-Commission wird gleichzeitig bestimmen, ob und in welchem Verhältnisse Frankreich zur Zahlung der erwähnten Renten beizutragen hat.

6) Alle Zahlungen, von welchen in dem gegenwärtigen Artikel die Rede ist, geschehen halbjährlich.

Die Central-Commission wird die Art und Weise dieser Zahlungen festsetzen, und so viel wie möglich diejenige wählen, welche den Renteninhabern am vortheilhaftesten ist, und die zahlungspflichtigen Regierungen werden dazu im Verhältnisse des Antheils beitragen, welchen sie an der Octroi-Einnahme haben.

Dieses Verhältniss wird von der Central-Commission, bei ihrer ersten Zusammenkunft, ein für allemal, auf den Grund

Digitized by Google

des jährlichen Gesammtertrages der verschiedenen Erhebungsstellen festgestellt werden, welche im Laufe der ersten 6 Jahre, nachdem die Convention von 1804 in Wirksamkeit gesetzt worden, bestanden haben.

a. a. O. Art. 28.

§. 1139.

Die in den Artikeln 73—78 der Convention vom 15. August 1804 enthaltenen Bestimmungen wegen des zu Pensionen und zu Unterstützungen der Wittwen und der Beamten bestimmten Fonds, treten, in Betracht, dass die Höhe der Wartegelder, der Pensionsanspruch, der Betrag der Pensionen und die den Wittwen und Waisen zu bewilligenden Unterstützungen mit der gemeinsamen Erhebung der Schifffahrtsabgaben innig verbunden sind, ausser Kraft, und es bleibt künftig jedem Uferstaate überlassen, den Beamten Pensionen, und deren Wittwen und Waisen Unterstützungen zu bewilligen.

Die Central-Commission wird sich nichts desto weniger, unmittelbar nach ihrem ersten Zusammentreten, damit beschäftigen, mit Frankreich eine Uebereinkunft wegen Zurückerstattung des, in Gemässheit des Art. 73 der Convention, durch Gehaltsabzüge von $4\frac{0}{0}$ gebildeten und in die Amortisations-Casse geflossenen Fonds zu treffen, und das Französische Gouvernement macht sich zu dieser Erstattung anheischig, sobald der Betrag der gedachten Fonds von der Central-Commission liquidirt sein wird.

Hiernächst hat die Commission zu prüfen, welche Pensionen und Unterstützungen aus diesem Fonds noch zu vertheilen sind, und dieselben nach den Grundsätzen der Convention von 1804 anzuweisen.

Diejenigen bei dem Octroi angestellt gewesenen Beamten, welchen man entweder bei der neuen Ordnung der Dinge keine angemessenen Stellen anbieten kann, oder welche die ihnen angebotenen Stellen aus Gründen ablehnen, die von der Central-Commission für gültig erachtet werden, sollen nach den Grundsätzen des Art. 59 des Reichstags-Recesses von 1803 pensionirt und behandelt werden.

a. a. O. Art. 29.

Digitized by Google

§. 1140.

Die durch den Artikel 39 des Recesses von 1803 eingezogenen Pensionen der alten Zollbeamten werden durch die Deutschen Rheinuferstaaten gezahlt.

Die, seit dem Zeitpuncte, wo das Schifffahrts-Octroi in Wirksamkeit getreten ist, vorschriftsmässig bewilligten Pensionen werden ebenfalls gezahlt, jedoch hat die Central-Commission zu prüfen und zu entscheiden, in welchem Verhältnisse die Uferstaaten, überall mit Ausschluss des Königreichs der Niederlande, dazu beizutragen haben.

Sie hat den Betrag aller dieser Pensionen zu liquidiren und schliesslich den Etat derselben festzustellen, welcher zur Richtschnur bei der Bezahlung dienen wird.

Die Zahlung sowohl dieser, als der im Artikel 29 erwähnten Pensionen geschieht in der nämlichen Art, wie im 6. Absatz des Artikels 28 wegen der Rentenzahlung festgesetzt ist.

a. a. O. Art. 30.

§. 1141.

Sobald auf dem Congresse die Hauptgrundsätze über die Rheinschifffahrt festgestellt sein werden, ernennen die Uferstaaten die Mitglieder der Central-Commission, welche spätstens am 1. Juni laufenden Jahres in Mainz zusammentritt. Gleichzeitig wird die gegenwärtige provisorische Verwaltung die ihr übertragen gewesene Leitung der Central-Commission und den Behörden der Uferstaaten zurückstellen; an die Stelle der gemeinschaftlichen Abgabenerhebung tritt die partielle Erhebung, und es soll im Namen aller Uferstaaten eine interimistische Instruction erlassen werden, durch welche man anordnen wird, dass bis zur Anfertigung und definitiven Genehmigung des neuen Reglements, die Convention vom 15. August 1804 befolgt werden soll, mit kurzer Angabe derjenigen Artikel, welche schon durch die gegenwärtigen Bestimmungen ausser Kraft gesetzt sind, und der anderweiten Anordnungen, welche jetzt bereits an ihre Stelle treten müssen.

a. a. O. Art. 31.

Digitized by Google

§. 1142.

Gleich nach erfolgtem Zusammentritt der Central-Commission hat dieselbe sich damit zu beschäftigen:

1) Das Rheinschifffahrts-Reglement zu entwerfen.

Es genügt hier, zu bemerken, dass die gegenwärtigen Artikel dabei als Anleitung dienen werden, und dass die Gegenstände, welche das Reglement umfassen muss, theils in der gegenwärtigen Arbeit, theils in der Convention vom 15. August 1804 angedeutet sind, wobei die Commission es sich zur Aufgabe zu machen hat, alles Gute und Nützliche beizubehalten, was diese Convention enthält.

Sobald das Reglement vollendet ist, wird dasselbe der Genehmigung aller Uferstaaten unterworfen, und erst, wenn diese Genehmigung erfolgt ist, kann die neue Ordnung der Dinge beginnen und die Central-Commission in ihre gewöhnlichen Verrichtungen eintreten.

2) Wird sie, bis zur Bekanntmachung des neuen Reglements, da, wo es nöthig ist, die Stelle der gegenwärtigen Central-Commission ersetzen.

a. a. O. Art. 32.

III. Verzögerung des definitiven Reglements und deren Veranlassung.

§. 1143.

Die Convention vom 24. Mai 1815 hatte die Ausarbeitung eines definitiven Rheinschifffahrts-Reglements für den Zusammentritt einer aus Bevollmächtigten der Uferstaaten bestehenden Central-Commission vorbehalten. Im August 1816 begannen zu Mainz die Sitzungen derselben, welche indessen erst im Jahre 1830 zu einem genügenden Resultate gelangten, weil Holland den Ausdruck im Art. 1 der Convention, „jusqu'à la mer" so interpretiren wollte, dass sich die Schifffahrt auf dem Rheinstrohme nicht bis in die See, sondern nur bis an dieselbe, also bis zu den Häfen Dortrecht, Rotterdam und Amsterdam erstrecken solle. Nachdem im Januar 1831 Frankreich, Baden und Nassau der von Preussen behaupteten entgegengesetzten Ansicht beigetreten

Digitized by Google

waren, so kam endlich nach fast sechszehnjährigen Verhandlungen in Bezug auf die streitigen Puncte eine Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und zugleich eine auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung, welche am 31. Mai 1831 von den Bevollmächtigten der contrahirenden Staaten vollzogen wurde, zu Stande [a]).

Von acht gleich lautenden Deutschen Original-Ausfertigungen und eben so viel Französischen, wurde eine Deutsche und eine Französische für jeden der sieben contrahirenden Theile, und eine Deutsche und eine Französische zur Hinterlegung bei den gemeinschaftlichen Commissions-Acten bestimmt, um daselbst zum gemeinsamen Gebrauche der theilnehmenden Regierungen zu dienen.

a) Convention entre les Gouvernements des états riverains du Rhin et réglement relatif à la navigation du dit fleuve, du 31. Mars 1831.

IV. Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung. Vom 31. März 1831.

A. Von der Schifffahrt auf dem Rheine im Allgemeinen und von den in dieser Hinsicht unter den vertragschliessenden Theilen gegenseitig verabredeten Anordnungen und Zugeständnissen.

§. 1144.

Die Schifffahrt auf dem Rheinstrohme in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, völlig frei sein [a]) und in Bezug auf den Handel Niemandem untersagt werden können; wobei man sich jedoch nach den Polizeivorschriften, welche die Aufrechthaltung der allgemeinen Sicherheit erfordert, und nach den durch die gegenwärtige Ordnung festgesetzten Bestimmungen zu achten hat.

Uebereinkunft vom 31. März 1831 Tit. I. Art. 1.

a) de Martens l. c. T. XIII. Suppl. p. 252.
Lesur Annuaire historique universel a. 1832 append. p. 61—85.
Art. 19 der Bundes-Acte v. 8. Juni 1815.

Digitized by Google

Art. 65 der Schluss-Acte der über die Ausbildung und Befestigung des Deutschen Bundes zu Wien gehaltenen Ministerial-Conferenzen v. 15. Mai 1820.

§. 1145.

Der König der Niederlande erklärt sich damit einverstanden, dass als Fortsetzung des Rheins innerhalb des Königreichs der Niederlande, der Leck und der mit dem Namen „Waal" bezeichnete Strohmarm betrachtet werden.

Auf diese beiden, als Verlängerung des Rheines zu betrachtenden Flüsse finden demnach die Bestimmungen der gegenwärtigen Rheinschifffahrts-Ordnung Anwendung.

a. a. O. Tit. I. Art 2.

§. 1146.

Schiffe, die Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, dürfen, wenn sie durch das Königreich der Niederlande aus den Rheingewässern in die offene See und umgekehrt fahren, zu keiner Umladung oder Löschung angehalten werden.

Für die hier in Rede stehenden Schiffe, Falls dieselben geraden Wegs und ohne umzuladen durch das Königreich der Niederlande fahren, soll die Verbindung mit der offenen See, sowohl bei ihrer Ausfahrt durch den Leck und die Waal, als bei ihrer Einfahrt aus der See in diese Strohmarme, mittelst der besuchtesten Wasserstrassen Statt finden; nämlich für die Schiffe, welche sich des Leck's bedienen, Rotterdam und Briel vorbei, und für diejenigen, welche sich der Waal bedienen, Dortrecht und Helvoetsluys vorbei durch das Hollandsdiep und das Haringvliet; Alles jedoch unter den in gegenwärtiger Ordnung enthaltenen Clauseln und Bedingungen, soweit solche darauf anwendbar sind.

Den besagten Schiffen soll auch die Benutzung der mittelst des Canals de Voorne etwa darzustellenden künstlichen Wasserverbindung mit Helvoetsluys unter dem Vorbehalte freistehen, dass sie alsdann dieselben besondern Gebühren, welchen die Niederländischen National-Fahrzeuge wegen des Gebrauchs der gedachten Wasserverbindung unterworfen sein werden, dafür zu entrichten haben würden.

Digitized by Google

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen die directe Verbindung mit der offenen See über Briel oder Helvoetsluys in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden, so wird die Niederländische Regierung an deren Stelle dem Handel und der Schifffahrt der Rheinuferstaaten eine andere Wasserstrasse anweisen, welche eben so gut ist als diejenige, die dem Handel und der Schifffahrt ihrer eigenen Unterthanen zum Ersatze für jenen unbrauchbar gewordenen Verbindungsweg eröffnet werden wird.

Ebenso soll für den Fall, wenn der Canal de Voorne unfahrbar werden, und an dessen Stelle zu Gunsten des Handels und der Rheinschifffahrt der Niederländischen Unterthanen ein anderer künstlicher Verbindungsweg mit Helvoetsluys treten sollte, den Schiffen, welche Eigenthum der Unterthanen der übrigen Uferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, die Mitbenutzung dieses Verbindungsweges unter denselben Obliegenheiten verstattet sein, welche den Niederländischen Schiffen gleicher Art alsdann werden aufgelegt werden.

Als zur Rheinschifffahrt im Sinne der gegenwärtigen Ordnung gehörig, sollen alle Schiffe betrachtet werden, deren Patrone oder Führer, abgesehen von den im Art. 27 bezeichneten Papieren, mit dem im Art. 42 vorgeschriebenen Patente versehen sind.

a. a. O. Tit. I. Art. 3.

§. 1147.

Waaren, die aus der offenen See eingehen, um durch die Gewässer der Waal oder des Leck's über Lobith nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiter geführt zu werden, oder solche, die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommen, und durch die fraglichen Gewässer in die offene See ausgeführt werden sollen, unterliegen zwar, wenn sie ohne Ausladung direct transitiren, den weiter unten im Artikel 39 angegebenen Formalitäten, sind jedoch bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet auf den, im vorhergehenden Artikel vorgezeichneten Wasserstrassen von allen Transito-Abgaben, Zöllen oder andern dergleichen Ge-

Digitized by Google

bühren frei. — An die Stelle dieser letztern tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von dreizehn und einem Viertel Centen Niederländischen Geldes für den Centner bei der Bergfahrt, und von neun Centen Niederländischen Geldes für den Centner bei der Thalfahrt, mit Ausnahme derjenigen Artikel, welche in dem, der gegenwärtigen Uebereinkunft beigefügten Verzeichnisse einzeln namhaft gemacht sind, und für welche, nach den darin enthaltenen Ansätzen, eine festbestimmte Abgabe von höherem oder geringerem Betrage zu zahlen ist. Sofern es indessen der König der Niederlande für angemessen erachten sollte, einen Theil der Schifffahrtsabgaben für die Strecke von Lobith bis Krimpen oder Gorcum, oder umgekehrt, nicht erheben zu lassen, soll es demselben unbenommen sein, diesen Theil noch der gedachten festbestimmten Abgabe hinzuzusetzen. Da diese Abgabe nach der Strecke von Gorcum bis in die offene See, auf dem Wege Dortrecht und Helvoetsluys vorbei, durch das Hollandsdiep und das Haringvliet, mit Beobachtung des Verhältnisses der muthmasslichen Entfernung zwischen Strasburg und der Niederländischen Gränze berechnet worden ist, so hat man sich ferner dahin vereinigt, dass dieselbe, je nachdem das Resultat der in Gemässheit des nachfolgenden Artikels 18 zu bewirkenden Vermessung bis in die offene See ausfallen wird, einer Vermehrung oder einer Verminderung unterliegen, und dass die im zweiten Absatze des nachfolgenden Artikels 19 enthaltene Bestimmung, eintretenden Falls, auch auf diejenigen Handels-Artikel, welche in dem Verzeichnisse [a]) unter Nr. 2 schon mit niedrigern Zollsätzen aufgeführt sind, gleichmässig, wiewohl nur in soweit Anwendung finden soll, als nicht die, unter Nr. 1 des nämlichen Verzeichnisses begriffenen Handelsartikel zum Gegenstande der fraglichen Bestimmung gemacht werden.

a. a. O. Tit. I. Art. 4.

a) d. i. das unter Litt. A. der Convention beigefügte Verzeichniss.

§. 1148.

Der König der Niederlande ertheilt ausserdem seine Zustimmung dazu, dass die Schiffspatrone oder Führer, welche

zur Ausfuhr über See durch die Häfen von Rotterdam, Dortrecht und Amsterdam bestimmte Waaren an Bord haben, gleichwohl aber sich in dem Falle befinden, daselbst auszuladen, um Waaren in dortigen Niederlagen zu lagern, oder zum innern Verbrauche abzuliefern, oder auch um ihre Ladung zu vervollständigen, nachdem sie bei den, zur Erhebung der Schifffahrtsgebühr errichteten Zollstellen zu Lobith, Vrenswyk, Tiel, Gorcum oder Krimpen die, im vorhergehenden Artikel erwähnte festbestimmte Abgabe nach Maassgabe derjenigen verificirten Manifeste, womit jeder Schiffspatron oder Führer versehen sein muss, entrichtet haben, und so fern sie nur hinsichtlich der zum Ausladen in den besagten Seehäfen bestimmten Waaren den Vorschriften des im Königreiche der Niederlande gültigen allgemeinen Gesetzes in Betreff der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben Folge leisten — nach eigenem Belieben durch jedwede, zum Orte ihrer Bestimmung führende Gewässer, Flüsse oder Canäle ihre Fahrt nehmen, und demnächst auch ihre Reise von den benannten Seehäfen bis in die offene See — gleichviel durch welchen Arm des Meeres sie fahren wollen — fortsetzen dürfen, ohne wegen der mehr oder minder langen Strecken, welche sie dabei zu befahren gesonnen sind, zur Zahlung irgend einer Ergänzungsgebühr angehalten werden zu können.

Die besagten Schiffspatrone oder Führer sollen, wenn sie die im Art. 3 angegebene gerade Wasserstrasse verlassen, lediglich nur den, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung zur Verhinderung von Unterschleifen vorgeschriebenen Zollformalitäten und der Zahlung derjenigen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder u. s. w., welche die Niederländischen Schiffer entrichten, unterworfen werden.

Die nämlichen Bestimmungen, sowohl hinsichtlich der festbestimmten Abgabe als in Betreff der Befahrung Niederländischer Gewässer, Flüsse und Canäle, finden auf Patrone oder Führer solcher, den Unterthanen der Uferstaaten zustehender und zur Rheinschifffahrt gehöriger Schiffe Anwendung, welche, von der See kommend, Waaren geladen

Digitized by Google

haben, die zur Durchfuhr nach dem Rhein, eine der Städte Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam vorbei, bestimmt sind und daselbst ausladen, sei es, um dort Waaren in Niederlagen zu lagern oder solche zum innern Verbrauche abzuliefern, oder sei es auch, um ihre Ladung zu vervollständigen, und demnächst, um sich an den Ort ihrer Bestimmung zu begeben, nach dem Rhein fahren wollen.

a. a. O. Tit. I. Art. 5.

§. 1149.

Ebenso wird für alle rheinabwärts über See auszuführende, oder von der See her auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weitern Bestimmung einzuführende Waaren, wenn sie für die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmt sind, um in den in besagten Häfen errichteten Zollniederlagen auf längere oder kürzere Zeit gelagert zu werden, Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zugestanden. In diesem Falle tritt die, durch Art. 4 und den ihm beigefügten Tarif festbestimmte Abgabe an die Stelle der Transito-Gebühren, gleichviel welcher unter den oben benannten Handelsplätzen auch zum Orte der Niederlage gewählt werden mag; jedoch mit Vorbehalt der durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung als Schutzwehr gegen Unterschleife vorgeschriebenen Zollformalitäten, der Local-Verordnungen über Hafen-Polizei und der Zahlung der gewöhnlichen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder auf Flüssen, Gewässern und Canälen, die nicht zu den im Art. 3 bezeichneten directen Rheinstrassen gehören.

Die auf oben besagte Weise in Niederlagen zu lagernden Waaren zahlen, als zum Rheinhandel der Unterthanen von Uferstaaten gehörig, an Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- und Waagegebühren, sofern dabei von dergleichen Anlagen Gebrauch gemacht wird, überhaupt nur die im nachfolgenden Artikel 69 als Maximum angegebenen Beträge.

a. a. O. Tit. I. Art. 6.

§. 1150.

Um bei den im vorhergehenden Artikel erwähnten Nie-

Digitized by Google

derländischen Niederlagen die Vortheile der Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zu geniessen, müssen die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden Waaren auf Schiffen, die der Rheinschifffahrt angehören, hingebracht worden sein, in welchem Falle sie, ohne Unterschied der Flagge, unter welcher sie weiter verladen werden, anstatt jeder andern Zollgebühr, die im Art. 4 festbestimmte Abgabe in dem Augenblicke erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr über See declarirt worden sind.

Waaren hingegen, die von der offenen See kommen — gleich viel, welcher Nation das Fahrzeug, worauf sie gebracht werden, angehören mag — sollen nach ihrer Ausladung in Niederländischen Häfen die festbestimmte Abgabe, anstatt der Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangs-Abgaben, wozu eine andere Bestimmung derselben etwa Veranlassung geben könnte, alsdann erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weitern Bestimmung declarirt und zu diesem Ende an Bord eines zur Rheinschifffahrt gehörigen und einem Unterthan der Uferstaaten zustehenden Fahrzeuges verladen worden sind.

In dem einen wie in dem andern Falle sind die fraglichen Waaren nur bis zu dem Orte, wo sie den Rhein verlassen, oder auch von der dem Orte, wo sie in diesen Strohm einlaufen, am nächsten belegenen Zollstelle an, der Zahlung der gewöhnlichen Rheinschifffahrts-Gebühr unterworfen, wovon in den folgenden Titeln die Rede sein wird.

a. a. O. Tit. I. Art. 7.

§. 1151.

Den See-Tonnengeldern, so wie den Leuchtthurmsgeldern, Lootsengeldern und andern dergleichen Abgaben, die jedes Seeschiff beim Eingange und Ausgange über See in den Niederlanden zu entrichten hat, und deren Erhebung sich nach der dortigen gewöhnlichen Landesgesetzgebung richtet, geschieht durch die vorstehenden Artikel in keiner Art Ein-

Digitized by Google

trag, wobei jedoch die Bestimmung des nachfolgenden Art. 12 zu beachten ist.

a. a. O. Tit. I. Art. 8.

§. 1152.

Die Regierungen der Uferstaaten machen sich zur Erwiederung der ihnen günstigen, in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Stipulationen dazu verbindlich, die bereits durch die Wiener Congress-Acte für den ganzen Lauf des Rheines verabredete allgemeine Befreiung von Transito-Gebühr zu Gunsten der Niederländischen Schiffe auf den Wasser-Transport solcher Waaren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Canäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitiren, in soweit Letzteres ohne Vertauschung des Wasser-Transportes mit einem Land-Transporte geschehen kann.

Wo dieser Fall einer Vertauschung des Wasser-Transportes mit einem Land-Transporte eintritt, unterliegen die Waaren den Anordnungen der gewöhnlichen Gesetzgebung jener Regierungen. —

Die Schiffer, welche den Rhein verlassen, um sich schiffbarer Verbindungswege im Innern der Uferstaaten zu bedienen, haben sich in allen Fällen den daselbst zur Verhinderung von Unterschleifen hinsichtlich des Transits bestehenden Formalitäten, so wie der Zahlung der daselbst angeordneten Wasser-Wegegelder, Brücken- und Schleusengelder u. s. w. und zwar auf demselben Fusse, wie ähnliche Fahrzeuge der resp. Uferstaaten, zu unterwerfen.

a. a. O. Tit. I. Art. 9.

§. 1153.

Die hohen Regierungen der übrigen Uferstaaten machen sich auch ihrerseits dazu anheischig, dass jede von ihnen eine oder mehrere Städte längs des Rheinufers zu Freihäfen für den Rheinhandel erklären werde, namentlich:

die Preussische Regierung die Städte: Cöln und Düsseldorf, indem sie sich zugleich bereit erklärt, die Zahl der Preussischen Freihäfen in der Folge, wenn

das Bedürfniss oder die Umstände es erfordern sollten, noch zu vermehren;

die Nassauische Regierung: Biebrich und Ober-Lahnstein;

die Hessische Regierung: Mainz;

die Badensche Regierung: Mannheim;

die Bayerische Regierung: Speier;

die Französische Regierung: Strasburg (s. Art. 11);

sämmtliche Regierungen unter dem Vorbehalte, die Zahl ihrer Freihäfen nach Gutbefinden zu vermehren,

solchergestalt, dass die aus dem Königreiche der Niederlande kommenden oder zum Transporte dahin bestimmten Waaren, welche auf Niederländischen, oder auf allen andern den Unterthanen der Rheinuferstaaten gehörigen Schiffen nach jenen Freihäfen gebracht werden, auf längere oder kürzere Zeit daselbst in Niederlagen gelagert, und demnächst zum fernern Transitiren auf dem Rheine, oder auf den andern im Art. 9 bezeichneten inneren schiffbaren Verbindungswegen, mit der Bestimmung nach dem Innern von Deutschland oder nach der Schweiz, durch die Gebiete der Uferstaaten weiter befördert werden können, ohne in einem dieser beiden Fälle irgend einer Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Gebühr unterworfen zu sein; jedoch mit dem Vorbehalte, zur Zeit ihrer Lagerung die in den betreffenden Freihäfen allgemein festgesetzten Magazin-, Bohlwerks-, Krahn-, oder Wage-Gebühren entrichten zu müssen, welche aber in keinem Falle die durch den Art. 69 der gegenwärtigen Ordnung fixirten Sätze übersteigen dürfen.

Uebrigens versteht es sich, dass Waaren, welche in den oben vorgesehenen Fällen die im Art. 3 bezeichnete Rheinstrasse, oder die mit dem Rheine zusammenfliessenden und einer ähnlichen Verwaltungs-Ordnung wie dieser Strohm unterworfenen Flüsse verlassen, um auf andern schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten zu transitiren, den durch die bestehende Gesetzgebung in besagten Staaten zur Controlirung und Beaufsichtigung der Zoll- und Steuer-Gebüh-

Digitized by Google

ren vorgeschriebenen Formalitäten, so wie der Zahlung von Wasser-Wegegeldern, Barriere-, Brücken-, Schleusengeldern und andern Abgaben dieser Art unterliegen können, ohne dass jedoch die Niederländischen Schiffe oder die Waaren, welche aus den Niederlanden kommen oder dahin gehen, auf eine weniger vortheilhafte Art, als die Schiffe oder Waaren derjenigen Uferstaaten, durch deren Gebiet sie passiren, behandelt werden dürften.

a. a. O. Tit. I. Art. 10.

§. 1154.

Den Regierungen der Uferstaaten des Mains, des Neckars und anderer in den Rhein fallenden Flüsse soll für ihre Waaren in den Niederländischen, so wie in den am Rheine zu errichtenden Freihäfen der Genuss derselben Vorrechte, wie solche in den vorstehenden Artikeln bewilligt sind, von dem Zeitpuncte an verstattet sein, wo sie in ihren resp. Gebieten und an den Ufern besagter Flüsse ähnliche Freihäfen unter den im vorstehenden Artikel erwähnten Stipulationen errichtet haben werden.

a. a. O. Tit. I. Art. 11.

Da die Französische Regierung den vorhergehenden drei Artikeln nicht unbedingt beitreten kann, so bezieht sich dieselbe hinsichtlich der Ausführung, welche auf ihrem Gebiete Statt finden wird, auf die in dem Protocolle, welches diesem Reglement beigefügt ist, enthaltene Erklärung, indem solche die nämliche Kraft und Wirkung haben soll, als wenn sie wörtlich in den Vertrag aufgenommen wäre.

§. 1155.

Als Gegenleistung dafür, dass die dem Niederländischen Rheinhandel angehörigen, aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden oder dahin gehenden Waaren, welche auf schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten geführt werden, von aller Transito- oder sonst festbestimmten Abgabe befreit sind, gewährt der König der Niederlande ferner noch den zum Rheinhandel gehörigen Schiffen der Rheinuferstaaten, wenn dieselben zugleich für die

Digitized by Google

Seefahrt bestimmt sind, Gleichstellung ihrer Flagge mit der Niederländischen Flagge in Bezug auf Tonnengelder, Lootsen-, Leuchtthurm- und andere dergleichen Gebühren.

Um den Vortheil dieser Gleichstellung zu geniessen, haben die Schiffspatrone und Führer nichts weiter zu thun, als den mit Erhebung besagter Gebühren beauftragten Beamten in den Niederländischen Häfen das ihnen in ihrer Eigenschaft als Rheinschiffer, dem nachstehenden Art. 42 gemäss ausgestellte Patent vorzuzeigen.

a. a. O. Tit. I. Art. 12.

§. 1156.

Ereignet sich der Fall, dass Schiffe, welche der Rheinschifffahrt angehörig und Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten sind, wegen eintretenden Bedürfnisses einer Unterbrechung ihrer Fahrt oder des Ueberwinterns halber, in einen Niederländischen Hafen einzulaufen und daselbst durch höhere Gewalt theilweise oder gänzlich auszuladen genöthigt sind, so sollen sie alles des Schutzes und aller der Vortheile zu geniessen haben, welche durch die im fraglichen Königreiche bestehende Zollgesetzgebung den Schiffen aller *andern* Nationen zugesichert sind, wobei sie sich jedoch den durch dieselbe Gesetzgebung gegen den Unterschleif vorgeschriebenen Vorsichtsmaassregeln unterziehen müssen.

Es wird hierbei ausdrücklich bevorwortet, dass der Aufenthalt von Rheinschiffen in den Niederländischen Seehäfen, wenn solcher durch die im gegenwärtigen Artikel ausgedrückten Ursachen herbeigeführt wird, zu keinem hieraus abzuleitenden Anspruche auf Eingangs-, Ausgangs-, oder Durchgangs-Abgaben irgend einer Art Veranlassung geben soll.

Diese nämliche Bestimmung kommt auch alsdann zur Anwendung, wenn bei einer dem obigen Art. 4 gemäss Statt findenden Verbleiung oder Versiegelung der Luken oder der zur Waarenniederlage dienenden Räume, die Patrone oder Führer von Schiffen, welche von Krimpen oder Gorcum bis in die offene See oder umgekehrt durch das Niederländische Gebiet passiren, wegen Wassermangels oder anderer ausserordentlicher Umstände halber zu lichten oder einige Waaren

Digitized by Google

überzuladen genöthigt sind, ohne dass sie in irgend einen Hafen einlaufen; nur müssen sie sich vorher — abgesehen von den in den nachfolgenden Artikeln 38 und 39 angegebenen Abwesenheits- oder besondern Nothfällen — an die nächsten Zollbeamten gewendet haben, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen; auch müssen sie sich den weitern Vorkehrungen, welche von den letztern zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Ladung für nöthig gehalten werden, unterziehen; die solchergestalt abgeladenen Waaren aber müssen demnächst, bevor sie an die letzte zur Erhebung der Rhein-Schifffahrtszölle oder der festbestimmten Abgabe bestehende Zollstelle gelangen, wieder auf dieselben Schiffe verladen werden, welche sie gebracht haben.

a. a. O. Tit. I. Art. 13.

B. Von den Rheinschifffahrts-Abgaben und den Mitteln, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

§. 1157.

Wer auf dem Rheine, von da, wo derselbe schiffbar wird, bis nach Krimpen oder Gorcum, mit Inbegriff des Leck's und der Waal, und umgekehrt, Schifffahrt treibt, hat unter dem Titel von Schifffahrts-Abgaben:

1) eine Schiffsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf funfzig Centner und höher steigt;
2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Centnergewichte zu zahlen.

a. a. O. Tit. II. Art. 14.

§. 1158.

Zur Erhebung der Schiffsgebühr und des Zolles von der Ladung sind folgende Zollstellen bestimmt:

a) für die Fahrt abwärts:

Breisach, bei Strasburg an der grossen Rheinbrücke, Neuburg, Mannheim, Mainz, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Lobith, Vreeswyck und Tiel;

b) für die Fahrt aufwärts:

Digitized by Google

Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyck, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach, Coblenz, Caub, Mainz, Mannheim, Neuburg, bei Strassburg an der grossen Rheinbrücke, und Breisach.

a. a. O. Tit. II. Art. 15.

§. 1159.

An jeder hiernach zur Erhebung befugten Zollstelle, welcher ein Schiff vorbei oder von welcher es abfährt, ist die in dem Tarife (unter B. der Anlagen zur Convention) bestimmte Schiffsgebühr und für den Centner Ladung, nach den Entfernungen berechnet, der (in der Anlage C.) provisorisch ausgeworfene Zoll, für jede Zollstelle besonders zu entrichten.

Die hohen Contrahenten behalten sich jedenfalls vor, in der durch das gegenwärtige Reglement vorgesehenen Jahresversammlung ihrer Commissarien weiter prüfen zu lassen, ob die tarifirten Sätze der Ladungs- und Schiffsgebühren im Ganzen oder im Einzelnen noch zu ermässigen sind.

a. a. O. Tit. II. Art. 16.

§. 1160.

Die Schiffsgebühr wird auf den Grund eines Aichungs-Manifestes erhoben, welches der Schiffspatron oder Führer bei sich haben muss, und jeder Uferstaat hat die nöthigen Maassregeln zu treffen, damit diese Aichung in Gemässheit der gegenwärtig am Rhein zwischen Strasburg und der Niederländischen Gränze üblichen Methode mit einem, nach dem Decimal-System in Grade abgetheilten Maassstocke geschehe, jedoch unbeschadet der Abänderungen, welche die Central-Commission hierbei eintreten zu lassen angemessen finden könnte.

a. a. O. Tit. II. Art. 17.

§. 1161.

Da die Festsetzung des im Tarif (C.) ausgeworfenen Zolles nur auf den, aus vorhandenen Strohmkarten entnommenen, mehr oder weniger genauen Angaben beruht so soll im ersten Jahre nach der Ratification der gegenwärtigen Ord-

Digitized by Google

nung fernerweitig zu einer Vermessung des Strohmes in seiner ganzen Länge bis Krimpen und Gorcum geschritten, und der Tarif demnächst nach dem Resultate dieser Vermessung dergestalt definitiv festgestellt werden, dass der Gesammtbetrag der Gebühren nicht das Verhältniss übersteige, welches sich im Art. 3 des Anhanges von der Rheinschifffahrt zur Wiener Congress-Acte festgesetzt findet, und dass die Entfernung von Lobith bis Gorcum gleichmässig zur Basis für den Betrag des Zolles von Lobith bis Krimpen und umgekehrt dienen, und für beide Strecken der nämliche Zoll erhoben werden soll.

Die Central-Commission wird zu diesem Ende einen Sachverständigen abordnen, denselben im gemeinschaftlichen Interesse aller Uferstaaten eidlich verpflichten, und ihm die obere Leitung des ganzen Vermessungsgeschäftes übertragen.

Jedem einzelnen Uferstaate für sich soll es frei stehen, diesem Gesammtabgeordneten zum Behufe der Controlirung seines Verfahrens einen Special-Commissarius auf eigene Kosten beizugeben.

Entsteht zwischen dem Gesammtabgeordneten und dem Special-Commissarius eine Meinungsverschiedenheit, so ist von der Central-Commission darüber zu entscheiden.

Die durch vorgenommene Strohm-Correctionen bewirkte Abkürzung des Laufes soll übrigens keine Minderung des Tarifes begründen; wohlverstanden jedoch, dass dergleichen Ratificationen, welche unbestreitbar von allgemeinem Interesse sind, nur in Uebereinstimmung mit den übrigen Uferstaaten unternommen werden.

a. a. O. Tit. II. Art. 18.

§. 1162.

Der in dem Tarife (C.) provisorisch festgesetzte ganze Zoll soll für die in den Zusätzen dieses Tarifes benannten Artikel ermässigt werden.

Sollte es sich zeigen, dass auch andere Gegenstände diese Ermässigung des Zollsatzes nothwendig erfordern, oder dass es zweckmässig sei, an den Zollsätzen der gegenwärtig schon geringer belasteten Gegenstände Veränderungen vorzunehmen;

Digitized by Google

so wird die Central-Commission bei ihren jährlichen Zusammenkünften deshalb ihre Vorschläge machen, welche alsdann von den Staaten, die im Besitze der Hoheit über das Strohmbette des Rheins sind, geprüft, und in sofern ihre Ansichten damit übereinstimmen, in einem Zusatze zu dem Tarife aufgenommen werden sollen.

a. a. O. Tit. II. Art. 19.

§. 1163.

Die Tarife werden in den Zollstellen öffentlich angeschlagen.

a. a. O. Tit. II. Art. 20.

§. 1164.

Unter dem Centner wird das Gewicht von funfzig Kilogrammen Französischen Gewichts oder funfzig Pfund Niederländischen Gewichts verstanden. Die Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben soll nach diesem Gewichte und seinen Unterabtheilungen geschehen. Zu diesem Ende soll auf allen von den resp. Regierungen zu bestimmenden Zollstellen, auch Ein- und Ausladehäfen, richtiges Französisches oder Niederländisches Gewicht vorhanden sein.

Bei Gegenständen, die nicht gewogen werden können, soll die Feststellung ihres Verhältnisses zum Gewichte auch fernerhin nach der, zu diesem Behufe von der ehemaligen General-Octroi-Direction in Gemässheit der Artikel 104 und 105 der Convention vom Jahre 1804 angefertigten Gewichtstabelle geschehen; jedoch mit Vorbehalt der Abänderungen, welche die Central-Commission in der Folge dabei eintreten zu lassen nöthig finden dürfte.

a. a. O. Tit. II. Art. 21.

§. 1165.

Die Zahlung geschieht auf allen Zollstellen, ohne Unterschied der Gebiete, wozu sie gehören, nach der Wahl des Schiffspatrons oder Führers entweder in Gold- oder Silbermünze des Landes, wo sie zu leisten ist, oder in Französischer Gold- oder Silbermünze, jedoch nur in 40-, 20-, 5-, 2-, 1- oder ½-Frankenstücken

Digitized by Google

nach dem Gesetze vom 28. März 1803. Die Französischen Münzen unter einem halben Frank sollen zwar bei den Deutschen Erhebungsämtern angenommen werden, jedenfalls aber nur um Zahlungen in Bruchtheilen unter 50 Centimen zu berichtigen.

Das Verhältniss des Courses und der inländischen Münzsorten zum Franken wird von jedem Landesherrn für sein Gebiet gesetzlich festgestellt.

Die danach angefertigten besondern Tabellen oder auch eine General-Valvations-Tabelle werden an jeder Zollstelle in der Amtsstube offen ausgehängt, damit jeder Schiffspatron oder Führer solche einsehen kann.

Ausserdem werden sie von den verschiedenen Regierungen auch der Central-Commission zu Mainz mitgetheilt.

a. a. O. Tit. II. Art. 22.

§. 1166.

Der Schiffspatron oder Führer muss bei jeder Zollstelle den Rheinzoll, so wie der Tarif ihn bestimmt, bis auf die darin angegebenen Ausnahmen, im Voraus für die folgende Flussstrecke bis zur nächsten Zollstelle auch in dem Falle zahlen, wenn er seine Fahrt nicht bis zum Endpuncte dieser Strecke fortsetzen, oder auf dem Wege ganz oder zum Theil ausladen will.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet jedoch hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge Statt, welche den Strohm, nachdem sie bei einer an demselben belegenen Zollstelle vorüber gefahren sind, verlassen und in einen Nebenfluss desselben einlaufen, dessen Ausmündung zwischen dieser und der folgenden Zollstelle liegt.

In diesem Falle richtet sich die Verpflichtung zur Zahlung des Zolles nach dem Verhältnisse der Flussstrecke, die der Schiffer von der betreffenden Zollstelle bis zur Mündung des Nebenflusses zurücklegen will.

Die Central-Commission hat den Uferstaaten die zu diesem Ende nöthigen Zusätze zum Tarife in Vorschlag zu bringen.

Es soll jeder Regierung, die mehrere Zollstellen hat,

Digitized by Google

freistehen, bei Schiffen, welche, ohne auszuladen, durch ihr ganzes Strohmgebiet passiren, die davon zu erhebenden Rheinzölle an einer oder mehreren dieser Zollstellen zu ermässigen und, nach Bedürfniss, die von den Ladungen der nämlichen Schiffe zu entrichtenden Abgaben an andern Zollstellen des nämlichen Gebietes zu erhöhen; es versteht sich jedoch, dass in diesem Falle das Ganze der in der ganzen Ausdehnung des besagten Gebietes zu erhebenden Abgaben den Betrag derjenigen Abgaben nicht übersteigen darf, denen jene Schiffe oder ihre Ladungen, wenn keine Ausnahme von der allgemeinen Regel Statt fände, unterworfen sein würden.

a. a. O. Tit. II. Art. 23.

§. 1167.

Wer seine Ladungen an einem Orte empfängt, wo keine Zollstelle ist, hat bis zur nächsten Zollstelle weder Schiffsgebühr, noch Rheinzoll zu zahlen. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

a. a. O. Tit. II. Art. 24.

§. 1168.

Wo ein und dasselbe Erhebungsamt zweien oder mehreren Uferstaaten angehört, werden diese die Einnahme nach Verhältniss der Längenausdehnung ihrer resp. Uferbesitzungen unter einander vertheilen.

a. a. O. Tit. II. Art. 25.

§. 1169.

Es soll einem Staate, der mehrere Zollstellen hat, auf derjenigen Strecke, wo er allein die Hoheit über das Strohmbette des Rheins ausübt, freistehen, die bisherigen Rheinzollstellen im Innern aufzuheben und die gesammten Rheinschifffahrts-Abgaben, welche früher an den aufgehobenen Stellen erhoben worden, an seiner ersten Zollstelle zunächst der Gränze zu erheben. Die Schiffspatrone oder Führer, die nicht blos durchfahren, sondern ihre Ladung ganz oder theilweise innerhalb der bleibenden Zollstellen absetzen, sollen aber an solchen Abgaben an der ersten Rheinzollstelle des Staats nicht mehr von den Gütern, welche sie auszuladen haben, entrichten, als sie bei dem Fortbestehen der

Digitized by Google

aufgehobenen Zollstellen davon bezahlt haben würden. Dergleichen Aufhebungen einzelner Zollstellen werden der Central-Commission oder, in Abwesenheit derselben, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt angezeigt.

a. a. O. Tit. II. Art. 26.

§. 1170.

Ein Schiffspatron oder Führer soll nicht eher eine Waare einladen, oder wenigstens nicht eher von dem Ladungsplatze abfahren, als bis er darüber einen Frachtbrief oder Connoissement erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und des Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dieses Manifest soll in allen Puncten nach dem (D.) anliegenden Schema angefertigt und von den darin erwähnten Belegen begleitet sein.

Es wird von dem Schiffspatron oder Führer selbst, oder für denselben von einem Andern, der jedoch kein Rheinschifffahrts- oder Hafenbeamter sein darf, gefertigt und von dem Schiffspatron oder Führer gezeichnet.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffspatron oder Führer verantwortlich, mag er es selbst abgefasst oder sich dazu fremder Hülfe bedient haben. Wenn ein Theil der Ladung erst unterwegs zu derselben hinzukommt, oder durch Ausladung davon abgeht, so muss auch dieses auf dem Manifeste vermerkt und nöthigenfalls wie das Hauptmanifest bescheinigt werden.

Der Schiffspatron oder Führer hat das in Rede stehende Manifest da, wo die Ausladung des Schiffes erfolgt, und unmittelbar nach dieser Ausladung, an die daselbst angestellten oder von dem Einnehmer des nächstgelegenen Zollamtes dahin gesandten Rheinzollbeamten abzugeben.

Ein Schiffspatron oder Führer, welcher sein Manifest und die erforderlichen, dazu gehörigen Belege auf desfallsiges Verlangen nicht in vorgeschriebener Form vorzeigt, hat

Digitized by Google

keinen Antheil an den ihm durch gegenwärtige Ordnung zugesicherten Begünstigungen.

a. a. O. Tit. II. Art. 27.

§. 1171.

An dem Orte der Einladung können die Beamten, welche dazu vom Staate bestellt sein möchten, sich bei der Einladung selbst, oder nachdem solche geschehen ist, durch eine Untersuchung überzeugen, dass die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifeste übereinstimmen.

So weit ihrerseits eine Untersuchung Statt gefunden hatte, attestiren sie das Manifest.

Wird einem Schiffspatron oder Führer an einem Orte Ladung einzunehmen verstattet, an welchem die zu vorbemerkter Prüfung erforderlichen Anstalten nicht vorhanden sind, so kann er an der nächsten Rheinzollstelle angehalten werden, die Ladung einer Untersuchung zu unterwerfen.

Die Rheinzollbeamten anderer Zollstellen haben überdies die Befugniss, bei obwaltendem Verdachte, dass die Ladung nicht so beschaffen sei, wie das Manifest es enthält, sich, so weit es nöthig ist, durch die Besichtigung von der Ladung Kenntniss zu verschaffen.

Auf gleiche Weise können Rheinzollbeamte, die sich am Bord eines Bootes oder Nachens mit der Flagge besagter Rheinzollverwaltung befinden, von jedem Schiffspatrone oder Führer — wo sie ihm auf dem Strohme begegnen mögen — die Vorzeigung seines Manifestes fordern. Der oberste Rheinzollbeamte am Bord eines solchen Fahrzeuges attestirt alsdann das fragliche Manifest, so wie die etwa darin befindlichen nachträglichen Declarationen, und hält darauf, dass nichts darin in blanco, auch dass kein Zwischenraum, noch irgend eine Lücke darin gelassen bleibe; in dem Atteste bemerkt er die örtliche Stelle des Strohms, den Tag und die Stunde, wo dasselbe von ihm ausgestellt wird. — Die hier in Rede stehenden Atteste werden ganz kostenfrei ausgestellt.

a. a. O. Tit. II. Art. 29.

Digitized by Google

§. 1172.

Der Führer eines Flosses ist gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Summe der Stämme und ihr kubischer Inhalt im Ganzen nach Kubikmetern angezeigt wird. Die Rheinzollbeamten controliren diese Angaben in Gemässheit ihrer Instructionen und nach der zu diesem Behufe am Rheine zwischen Strasburg und der Niederländischen Gränze üblichen Reductionstabelle.

a. a. O. Tit. II. Art. 29.

§. 1173.

Rheinschifffahrts-Abgaben, die auf den Grund des bei der betreffenden Erhebungsstelle zu diesem Ende vorgezeigten Manifestes gesetzlich erhoben worden sind, werden in keinem Falle zurückgegeben, wenn auch der Schiffspatron oder Führer bei Fortsetzung seiner Reise einen ausserordentlichen Verlust erlitten haben sollte.

a. a. O. Tit. II. Art. 30.

§. 1174.

Schiffe, welche bei einer Rheinzollstelle die Abgaben entrichtet und von dort aus ihre Reise fortgesetzt haben, nachher aber durch Sturm, Eis oder andere Zufälle genöthigt worden sind, mit derselben Ladung an eben diese Zollstelle, oder dieselbe vorbei noch weiter zurückzukehren, können nicht angehalten werden, auf derselben Stelle nochmals die besagten Abgaben zu zahlen.

a. a. O. Tit. II. Art. 31.

§. 1175.

Von der Zahlung der auf die Rheinschifffahrt gelegten Abgaben findet eine Befreiung nicht Statt. Weder die Gegenstände der Ladung und deren Bestimmung, noch die Person des Eigenthümers begründen hier eine Ausnahme.

Jedem einzelnen Uferstaate bleibt es indessen unbenommen, für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Theil nimmt, mit dessen Zustimmung, Ermässigungen der Rheinzoll-Abgaben, oder Befreiungen davon, nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in

Digitized by Google

einzelnen Fällen zum Vortheile gewisser, seinen Unterthanen angehöriger Fahrzeuge, oder einer bestimmten Person zu ertheilen; wobei es sich von selbst versteht, dass dergleichen Ermässigungen und Befreiungen nur für das ausschliessliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbetheiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die andern Uferstaaten ihre Zustimmung dazu geben.

a. a. O. Tit. II. Art. 32.

§. 1176.

Von einzelnen Uferstaaten kann jedoch der Tarif niemals, wäre es auch nur durch Nebenabgaben, z. B. durch Stempelgebühr u. s. w. erhöhet werden.

Ebenso wenig ist es gestattet, ohne Zustimmung aller Rheinstaaten, die Zahl der Zollstellen zu vermehren oder — die Artikel 23 und 26 erwähnten Fälle ausgenommen — anderswohin zu verlegen.

a. a. O. Tit. II. Art. 33.

§. 1177.

Die Rheinschifffahrts-Abgaben sollen niemals weder ganz noch theilweise verpachtet, sondern von jedem Rheinstaate für eigene Rechnung durch Beamte erhoben werden.

Die betheiligten Regierungen der Rheinstaaten verpflichten sich gegenseitig, an ihren resp. Zollstellen so viele Beamte zu halten, dass in dem Dienste daselbst kein Stillstand, und bei Abfertigung des Schiffspatrons oder Führers kein Aufenthalt für dieselben eintreten könne.

a. a. O. Tit. II. Art. 34.

§. 1178.

An Orten, wo keine Zollstelle ist, dürfen Schiffspatrone oder Führer nicht ein- oder ausladen, bis sie hierzu von den Rheinzollbeamten die Erlaubniss erhalten haben; den Rheinzollbeamten aber ist von ihren resp. Landesherrschaften ausdrücklich zur Pflicht zu machen, dass sie den Schiffspatronen oder Führern keinen Aufenthalt verursachen.

Im Uebertretungsfalle hat der Schiffspatron oder Führer den doppelten Betrag des Rheinzolles von den früher ein- oder ausgeladenen und an's Ufer gelegten, oder an Bord

Digitized by Google

eines andern Schiffes gebrachten Gütern zu zahlen; vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes, wo dieser Vorschrift zuwider gehandelt ist, gegen voreilige oder heimliche Ausladungen verhängt haben mögen.

Was an andern Orten bei dem Anlanden sowohl als dem Ein- und Ausladen zu beobachten ist, bestimmen die Abgabengesetze jedes Gebietes.

a. a. O. Tit. II. Art. 35.

C. Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt.

§. 1179.

Ein Schiff, das auf die vorgeschriebene Weise mit einem in gehöriger und vorschriftsmässiger Form ausgestellten Manifeste versehen ist, soll unter dem Vorwande, dass es nöthig sei, dessen Ladung zu untersuchen, wegen eines öffentlichen Steuer-Interesses auf seiner Fahrt anderswo, als an einer Rheinzollstelle oder in den unter Art. 41 gedachten Fällen nicht aufgehalten werden.

a. a. O. Tit. III. Art. 36.

§. 1180.

Auf dem Rheinstrohme, von da, wo er schiffbar wird, bis in's Meer und umgekehrt, ist ohne Rücksicht auf das, was in einzelnen Staaten bei der Ein- und Ausfuhr vorgeschrieben sein mag, die Durchfuhr aller Waaren ohne Ausnahme erlaubt, und bei ihrem Transporte auf dem ganzen eben bezeichneten Rheinlaufe nur den, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Abgaben unterworfen.

Die Steuergesetze des Landes treten demnach nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im Lande ausgeladen zu werden; wenn Waaren von dem Lande zur Ausfuhr an Bord gebracht, aus dem Schiffe an's Ufer gelegt, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden; jedoch bleibt es in Beziehung hierauf bei den, hinsichtlich der Freihäfen, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Bestimmungen; auch dürfen bei eintretenden ausserordent-

Digitized by Google

lichen Beschädigungen des Schiffes, oder bei stürmischer Witterung, oder wenn es an gewissen Stellen des Strohms wegen einer der Schifffahrt ungünstigen örtlichen Beschaffenheit des Strohmbettes für den Augenblick nöthig werden sollte, die gewöhnlichen Ausladungen zur Erleichterung des Schiffes, aber auf offenem Strohme, vom Ufer entfernt, und unter Aufsicht von Steuerbeamten, oder wo dieselben abwesend sind oder fehlen, unter Aufsicht der nächsten Ortsbehörde Statt finden.

In keinem Falle dürfen aber die Güter, welche auf dem Rheine eingeführt oder ausgeführt werden, mit einer grössern Ein- oder Ausfuhrabgabe belegt werden, als Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- oder ausführt.

a. a. O. Tit. III. Art. 37.

§. 1181.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung nach ihrem eignen Gutbefinden die Häfen oder Landungsplätze, wo es gestattet sein soll, einzuladen oder auszuladen.

Wird indessen der Schiffspatron oder Führer durch Sturm oder andere Zufälle an der Fortsetzung seiner Reise verhindert, so ist ihm auch an andern Orten, wo ihm ein solcher Unfall begegnet, erlaubt, Schiff und Ladung unter Aufsicht der Steuerbeamten, oder wenn deren keine zugegen sind, unter Aufsicht der Localobrigkeit in Sicherheit zu bringen.

Nimmt er nachher die Güter wieder ein, um seine Reise fortzusetzen, so hat er davon keine Ein- oder Ausfuhrzölle, noch Durchfuhrabgaben zu entrichten.

Wer unter solchen Umständen an einem Orte landet, wo keine Steuerbeamten sind, muss der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige machen und dafür sorgen, dass der Zwang, der ihn zum Anlanden bestimmt hat, glaubhaft festgestellt und eine Verhandlung darüber aufgenommen werde.

Die Steuerbeamten, welche an dem zunächst gelegenen Orte desselben Gebiets angestellt sind, werden hiervon alsbald benachrichtigt, und diese können die Ladung unter Aufsicht nehmen.

Digitized by Google

Wird, um die Waaren keiner weitern Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffspatron oder Führer sich jeder gesetzlichen Maassregel zur Verhinderung, dass kein Theil seiner Ladung heimlich eingeführt werde, zu unterwerfen.

Eigenmächtige Vorkehrungen, welche der Schiffspatron oder Führer unternimmt, ohne die Steuerbeamten, oder in ihrer Abwesenheit oder Ermangelung die Ortsobrigkeit vorher davon benachrichtigt und ihre Dazwischenkunft abgewartet zu haben, sind nur dann zu entschuldigen, wenn der Schiffspatron oder Führer klar beweiset, dass die Rettung des Schiffes oder der Ladung davon abhing.

a. a. O. Tit. III. Art. 38.

§. 1182.

Wenn ein Schiffspatron oder Führer, ohne ab- und zuzuladen, mit seiner Ladung in einen Theil des Rheins eintritt, in welchem die Hoheit über den Rheinstrohm und beide Ufer ungetheilt von einem Landesherrn ausgeübt wird, so ist er für die im ersten Absatze des obigen Art. 37 bewilligte Transito-Freiheit, in Beziehung auf die das Steuerwesen betreffenden Formalitäten, nur dazu verpflichtet, die Luken oder die sonstigen Waarenräume verbleien oder versiegeln zu lassen, oder nach Ermessen der Localbehörde, zur Verhinderung des Schleichhandels, Begleiter an Bord zu nehmen, oder sich auch beiden Formalitäten zugleich zu unterwerfen.

Wenn bei Statt findender Verbleiung oder Versiegelung der Luken oder der sonstigen Waarenräume, Schiffspatrone oder Führer, wegen Wassermangels oder anderer ausserordentlicher Umstände halber, zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthigt sind, welche nachher sofort wieder in die nämlichen Fahrzeuge verladen werden sollen, so haben sie sich an die nächsten Steuerbeamten zu wenden, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen, auch sich den weitern Vorkehrungen, welche von den gedachten Beamten zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Waaren für nöthig erachtet werden, zu unterziehen.

Die Begleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und

Digitized by Google

Ladung, oder Bleie und Siegel, zu dem angegebenen Zwecke zu bewachen.

Den Schiffspatronen oder Führern liegt es ob, jene Begleiter an der Kost der Schiffsmannschaft Theil nehmen zu lassen, und ihnen das nöthige Feuer und Licht zu gewähren; ausserdem dürfen die Begleiter dafür, unter keinem Vorwande, einige Vergütung von dem Schiffspatron oder Führer fordern, noch solche annehmen.

Auch in denjenigen Theilen des Strohmes, wo die einander gegenüberliegenden Ufer verschiedenen Landesherren angehören, können die vorstehenden Bestimmungen gleichmässige Anwendbarkeit erhalten, wenn sich die betreffenden Landesherrschaften über ein gemeinschaftliches Steuersystem geeinigt haben.

a. a. O. Tit. III. Art. 39.

§. 1183.

Hat ein Schiffspatron oder Führer Waaren an Bord, welche in dem Lande, dessen Gränzen er auf der Fahrt berührt, ausgeladen werden sollen, so muss er, wenn es die Steuereinrichtung des Landes mit sich führt, seine Ladung vollständig den an der ersten Rheinzollstelle dieses Landes anwesenden Steuerbeamten anzeigen.

Es kann die Revision von ihnen veranlasst und die Landessteuer von den Waaren gefordert werden, welche ausgeladen und eingeführt werden sollen.

Dasselbe findet in dem Falle Statt, wenn der Schiffspatron oder Führer in einem Lande Waaren geladen hat, welche ausgeführt werden sollen. Die Anmeldung geschieht aber alsdann an der letzten Rheinzollstelle, innerhalb der Landesgränze, bei den anwesenden Steuerbeamten, oder wenn es die Landesgesetze verstatten, an der dem Ladungsorte zunächst belegenen Zollstelle.

a. a. O. Tit. III. Art. 40.

§. 1184.

Wird ein Schiffspatron oder Führer überwiesen, dass er Schleichhandel zu treiben versucht habe, so soll ihm die Freiheit der Rheinschifffahrt für seine Person und für die

Digitized by Google

Waaren, welche er unerlaubter Weise ein- oder ausführen wollte, gegen die Verfolgungen der Steuerbeamten nicht schützen. Die ausserdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht in Beschlag genommen, auch soll im Allgemeinen gegen einen solchen Schiffspatron oder Führer nicht strenger verfahren werden, als es die allgemeinen in Kraft stehenden Gesetze des Staates, wo der Unterschleif entdeckt worden ist, mit sich bringen.

Wird bei den Rheinzollstellen an der Gränze eines Gebietes, wo nämlich das Schiff die Landesgränze ein- oder ausgehend durchschneidet, oder auch während seines Durchganges durch das Gebiet befunden, dass dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landessteuern daraus zu entnehmen ist, so kann der Schiffspatron oder Führer auch dafür nach den Bestimmungen der Steuergesetze des Landes in Anspruch genommen und mit der Strafe belegt werden, welche diese wegen unrichtiger Declarationen verhängen.

Die contrahirenden Theile verpflichten sich weiterhin, wegen sonst etwa günstiger und mit ihren Finanzinteressen verträglicher Bestimmungen, welche die Erfahrung in der Anwendung ihres Zollsystems auf die Rheinschifffahrt als nothwendig erweisen möchte, um den Handel und die Schifffahrt des Rheins zu beleben, übereinzukommen.

a. a. O. Tit. III. Art. 41.

D. Von dem Rechte, die Schifffahrt auf dem Rheine auszuüben.

§. 1185.

Da die Rheinschifffahrt viele Erfahrung und Ortskenntniss erfordert, so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbenen Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschifffahrt berechtigt war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weitern Nachweisung.

Digitized by Google

Jede Uferregierung wird die nöthigen Maassregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschifffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, giebt ihm das Recht, von dem Puncte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punct, die Schifffahrt in Gemässheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der grossen, intermediären und kleinen Schifffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

a. a. O. Tit. IV. Art. 42.

§. 1186.

Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen, oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direct oder indirect im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen, oder sonstwo auf dem Rheine bis in's Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemässheit des Art. 110 der Wiener Congress-Acte und der ihr unter Nr. XVI. angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in directer Verbindung stehenden Flüssen.

a. a. O. Tit. IV. Art. 43.

§. 1187.

Alle bis jetzt noch bestehenden Zünfte und Schiffergilden sind aufgehoben.

Digitized by Google

Ihre Activa und Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt und die Schulden von den lebenden Mitgliedern berichtigt.

Was übrig bleibt, ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, in sofern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem andern Zwecke bestimmt war, nach Willkühr verfügen.

a. a. O. Tit. IV. Art. 44.

§. 1188.

Die Zahl der Rheinschiffer-Patrone oder Führer ist unbestimmt.

Sofern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergiessenden Nebenströhmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, ingleichen auch auf der Schelde, die Schifffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rheine zuzulassen.

Sie beweisen alsdann nur, dass sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schifffahrt berechtigt sind.

a. a. O. Tit. IV. Art. 45.

§. 1189.

Das Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke oder andern Gegenständen von einem Ufer an das gegenüberliegende, und was sonst zum gemeinen Verkehr der beiden Ufer gehört, hat mit dieser Schifffahrts-Ordnung nichts gemein. Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo die Fahrt eines Schiffspatrons oder Führers auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. — Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

a. a. O. Tit. IV. Art. 46.

§. 1190.

Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffspatron oder Führer wohnt, hat das Recht, das diesem einmal ertheilte Schifferpatent aus erheblichen Gründen wieder einzuziehen. Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, den Schiffs-

Digitized by Google

patron oder Führer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldigt wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Behörde seines Wohnortes zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

a. a. O. Tit. IV. Art. 47.

E. Von Frachten und Rangfahrten.

§. 1191.

Die Frachtbriefe und alle übrigen Bedingungen des Transportes beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffspatrons oder Führers, und des Versenders oder dessen Committenten; und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben, so bleibt es dem Schiffspatrone oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

a. a. O. Tit. V. Art. 48.

§. 1192.

Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehende, Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

a. a. O. Tit. V. Art. 49.

§. 1193.

In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmanne, so wie jedem Schiffspatrone oder Führer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute sowohl als Schiffspatrone oder Führer,

Digitized by Google

welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündigt haben, mit dem Ablaufe jedes Kalender-Jahres wieder ausscheiden. — So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehört, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten und darf, dem Vertrage zuwider, seine Waaren weder unter seinem eigenen, noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten, Namen in ein anderes Schiff verladen, unbeschadet der besonderen Verfügungen fremder Committenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören.

Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lange er zu der Vereinigung gehört, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn jedoch die Handels-Interessen zweier contrahirenden Städte eine Aenderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten, so kann solche zwar Statt finden; die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besondern Genehmigung der resp. Regierungen unterworfen werden.

a. a. O. Tit. V. Art. 50.

§. 1194.

Da Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungsvertrage, nur diejenigen verbinden, welche darein gewilligt haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen, oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig sein würden, so bedürfen sie keiner andern Form und Fassung als der, welche überhaupt bei Verträgen dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Orts, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. — Die Central-Commission so wenig als der Oberaufseher der Rheinschifffahrt sind berechtigt, zu fordern, dass solche Verträge durch sie vermittelt oder die Frachtpreise mit ihrer Bewilligung bestimmt werden.

Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntniss und lassen dieselben der Cen-

Digitized by Google

tral-Commission, oder in deren Abwesenheit dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt mittheilen.

a. a. O. Tit. V. Art. 51.

§. 1195.

Einigen sich zwei Regierungen darüber, dass an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einen andern Ort zu führen, so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strohm befahren.

Die Central-Commission und der Oberaufseher der Rheinschifffahrt haben gleichfalls über solche Schiffe keine besondere Aufsicht; am wenigsten haben sie etwas darüber zu bestimmen, ob und wo solche Anstalten errichtet, wie sie befördert und welche besondere Vorschriften deshalb erlassen werden sollen.

a. a. O. Tit. V. Art. 52.

F. Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels.

§. 1196.

Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum ersten Male zur Rheinschifffahrt zugelassen oder beladen werden soll, so muss er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezeugen lassen, dass dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschifffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; dass es dauerhaft gebauet, gut kalfatert, und mit allem nöthigen Takelwerke und Schiffsgeräthe versehen, auch dass es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist, und dass seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muss, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Digitized by Google

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrohme zu versenden hat, ist berechtigt, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die besagten Sachverständigen letztlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterlässt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffers zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädigt, so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Art. 38 zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmässig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

a. a. O. Tit. VI. Art. 53.

§. 1197.

Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Strohmfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen und landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschifffahrt bestimmten Strohmfahrzeugen keine andern Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

a. a. O. Tit. VI. Art. 54.

§. 1198.

Ebenso bestimmt jeder Staat die Maassregeln, die er in seinen Häfen, und auf den Ein- und Ausladeplätzen zur Erleichterung des Handels, zur Beförderung der Schifffahrt und Beschleunigung der Versendungen, zur Handhabung einer guten Ordnung bei dem Ein- und Ausladen, zur Sicherheit der an's Ufer gelegten Waaren und Erhaltung derjenigen, welche man aufzunehmen sich weigert, oder worüber Streit entsteht, und überhaupt zum Besten des Handelsstandes und der Schiffspatrone und Führer für dienlich erachtet.

a. a. O. Tit. VI. Art. 55.

§. 1199.

Der Schiffspatron oder Führer haftet für die Gü-

Digitized by Google

ter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie an's Ufer gestellt und ihm als Theil seiner Ladung überwiesen werden.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten, so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz zu leisten verpflichtet, welcher durch den Regress an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

a. a. O. Tit. VI. Art. 56.

§. 1200.

Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Führer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden sein sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das Schiff von den Rheinzollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Es versteht sich von selbst, dass diese Verfügung nicht Statt hat, wenn der Schiffspatron oder Führer nur augenblicklich sein Fahrzeug verlässt, um sich mit Lebensmitteln zu versehen, den Zoll zu entrichten, oder aus ähnlichen Beweggründen.

a. a. O. Tit. VI. Art. 57.

§. 1201.

Allenthalben, wo wegen der Eigenschaften des Fahrwassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vorschriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuermann oder Lootsen an Bord zu nehmen und soll, wenn er dies versäumt, von den Rhein-Aufsichtsbeamten dazu angehalten werden.

Unter mehreren zugleich anwesenden Lootsen und Steuerleuten bleibt dem Schiffspatron oder Führer die Wahl.

a. a. O. Tit. VI. Art. 58.

§. 1202.

Flussfahrzeuge von geringer Einsenkung, als Nachen unter 300 Centner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w. sind von der im vorigen Artikel ausgedrückten Regel ausgenommen.

a. a. O. Tit. VI. Art. 59.

Digitized by Google

§. 1203.

Was den Dienst der Lootsen und Steuerleute betrifft, so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maassgabe sein Bewenden, dass dem fremden Schiffer keine andern Verpflichtungen als dem einheimischen auferlegt werden.

a. a. O. Tit. VI. Art. 60.

§. 1204.

Wer mehrere beladene Fahrzeuge führt, darf in keinem Falle, gleichviel ob er den Strohm aufwärts oder abwärts fährt, eines dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über 300 Centner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden.

Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten, so sollen die Lichter abgesondert geführt, und, wenn sie strohmaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

a. a. O. Tit. VI. Art. 61.

§. 1205.

Mit einer Oberlast auf dem Rheine zu fahren, ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord aus einem Schiffe in's andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädigt ist, oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffspatron oder Führer nöthigt, ohne Aufschub zu lichten. — Auch in diesen Fällen hat man sich indessen nach der im Art. 39 darüber enthaltenen Vorschrift zu richten.

a. a. O. Tit. VI. Art. 62.

§. 1206.

Die Verfügungen des Artikels 61, so wie das Verbot, mit Oberlast zu fahren, sind auf die Rheinschifffahrt nicht anwendbar, welche mit Dampfschiffen betrieben wird.

Demnach sollen die auf das Verdeck solcher Schiffe niedergelegten Waaren an einer oder zwei Stellen in der Art ver-

Digitized by Google

einigt und mit einem Segeltuche bedeckt werden, dass die Verbleiung Statt finden kann, wenn nach Maassgabe des Art. 37 die Durchfuhr aus einem Gebiete in das andere hierzu Veranlassung giebt, ohne dass jedoch eine Vermehrung von Kosten oder Aufenthalt entstehen darf.

Die resp. Landesherrschaften sorgen durch geeignete Maassregeln für die Beförderung und den Schutz dieses neuen Zweiges der Gewerbthätigkeit, so wie dafür, dass aller Vortheil, welchen derselbe zu versprechen scheint, dem Handelsstande gesichert werde.

a. a. O. Tit. VI. Art. 63.

§. 1207.

Uebertretungen der in den Artikeln 61 und 62 enthaltenen Vorschriften werden von dem weiter unten näher zu erwähnenden Rheinzollrichter des Orts, wo sie zuerst entdeckt wurden, mit einer Geldbusse von 100 — 300 Franken belegt. Sind andere Nachtheile entstanden, welche der Schiffspatron oder Führer durch Nichtbefolgung der Vorschriften verschuldet, so bleibt er auch dafür verhaftet.

a. a. O. Tit. VI. Art. 64.

§. 1208.

Schiesspulver soll mit besondern Fahrzeugen geführt, und niemals unter andere Güter verladen werden. Schiffe, die damit beladen sind, bleiben, so viel es sich thun lässt, von dem Ufer entfernt, und wenn sie, entweder um ausgeladen zu werden, oder weil sie aus einer andern Ursache die Reise nicht gleich fortsetzen können, vor Anker legen, wird die Polizeibehörde des zunächst gelegenen Ortes davon benachrichtigt. — Diese bestimmt, was die öffentliche Sicherheit etwa noch weiter erheischen mag, und der Schiffspatron oder Führer hat die ihm gegebene Vorschrift zu befolgen, Alles bei der im Art. 64 ausgedrückten Strafe, worauf von dem Rheinzollrichter erkannt wird.

a. a. O. Tit. VI. Art. 65.

§. 1209.

Die Flösser sind schuldig, einen Nachen vorauszuschicken, um die auf dem Strohme oder in dem Hafen

Digitized by Google

befindlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen, damit jeder auf seiner Hut sei und bei Zeiten die erforderlichen Maassregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne.

Dieser Nachen soll dem Flosse wenigstens eine Stunde vorhergehen, und damit er auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung, eine aus sechszehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Die Befolgung dieser Vorsicht allein soll gleichwohl den Flösser niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten; wenn er nicht mit den, nach der Grösse seines Flosses erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt, oder sonst etwas gethan und unterlassen hat, was ihn nach den allgemeinen Grundsätzen des Rechts verpflichtet, den durch das Vorbeifahren seines Flosses verursachten Schaden zu ersetzen.

a. a. O. Tit. VI. Art. 66.

§. 1210.

Alle Rheinstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten, und, so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub, auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie einiges Hinderniss im Wege stehe.

Sie verbinden sich überdies, jeder für seine Gebietsstrecke, die nöthigen Maassregeln zu ergreifen, damit durch Mühlen, oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Strohme, ingleichen durch Wehre und sonstige Kunstanlagen irgend einer Art, niemals eine Hemmung der Schifffahrt verursacht werde; damit bei fliegenden oder Schiffbrücken die freie Durchlassung der Fahrzeuge oder Flösse, die ihre Fahrt fortsetzen wollen, so schnell als möglich geschehe, ohne dass dafür eine andere Zahlung als ein mässiges, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft und auf einen unveränderlichen Satz festzustellendes Entgeld gefordert werden könne, und

Digitized by Google

damit endlich jedes andere im Strohmbette selbst vorkommende Hinderniss der Schifffahrt — sofern dergleichen Hindernisse von einem Mangel an der gehörigen Strohmaufsicht und Instandhaltung herrühren — ohne Aufschub und auf ihre eigenen Kosten hinweggeräumt werde.

Für das Niederländische Gouvernement sind die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels, so weit sie sich auf die gehörige Instandhaltung des Leinpfads und des Strohmbettes selbst beziehen, nur in Ansehung der Waal verbindlich.

a. a. O. Tit. VI. Art. 67.

§. 1211.

Um den Leinpfad und die daran stossenden Gebäude, Geländer oder andere Anlagen zu schonen, sollen bei dem Heraufziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen. Die Uebertreter dieses Verbots können von der gerichtlichen Ortsbehörde mit einer Polizeistrafe belegt werden.

a. a. O. Tit. VI. Art. 68.

§. 1212.

Den auf dem Rheine fahrenden Schiffspatronen oder Führern sind von den betreffenden Regierungen angemessene Plätze zur Niederlage ihrer Waaren anzuweisen; auch zum Behufe jeder wünschenswerthen Erleichterung und Beschleunigung der Ein- und Abladungen die nöthigen Einrichtungen anzuordnen und in Stand zu erhalten.

An andern Orten und Plätzen können die Schiffspatrone oder Führer nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Rheinzollbeamten Güter ein- oder abladen.

An jedem Ein- oder Abladeplatze sorgen die betreffenden Regierungen für die Bestellung einer mit Verwaltung der Hafenpolizei zu beauftragenden Beaufsichtigungs-Commission. Zur Bestreitung der desfallsigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten wird unter der Benennung von Bohlwerks- Krahn-, und Waagegebühren ein Entgeld erhoben, dessen Betrag aber folgende Sätze, nämlich:

Digitized by Google

a) an Bohlwerksgebühr 5 Centimen;
b) an Krahn-Gebühr; 5 Centimen bei der Abladung, und 5 bei der Einladung, im Ganzen 10 Centimen;
c) an Waage-Gebühr 5 Centimen

} für den Centner

nicht übersteigen darf.

Güter, welche zu ihrer sichern Aufbewahrung in den hierzu an jedem Ein- oder Abladeplatze befindlichen Magazinen gelagert werden, zahlen dafür eine Magazingebühr, die während des ersten Monats den Betrag von $\frac{1}{3}$ Centime für den Tag, und während jedes folgenden Monats den Betrag von $\frac{1}{6}$ Centime für den Tag bei jedem Centner nicht übersteigen darf.

Bei Bestimmung der Höhe der besagten Bohlwerks-, Krahn-, Waage- und Magazin-Gebühren wird der Ausländer dem Inländer völlig gleich behandelt.

a. a. O. Tit. VI. Art. 69.

§. 1213.

Wo Werfte, Bohlwerke, Krahnen, öffentliche Waagen, Magazine und Sicherheitshäfen, wie der vorhergehende Artikel besagt, auf Kosten des Staates, in dessen Gebiete der Ort gelegen ist, oder auf Kosten einer Stadt errichtet sind, ist nur derjenige, der sie wirklich gebraucht, die in Gemässheit desselben Artikels von den resp. Landesherrschaften festzusetzenden und zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten bestimmten Gebühren zu zahlen verpflichtet.

Alle dieser Bestimmung zuwiderlaufende Gewohnheiten sind hiermit abgeschafft.

Ein Schiffspatron oder Führer, der am Ufer anlegt und Waaren aussetzt oder einladet, ohne eine oder die andere solcher Anstalten zu benutzen, und ohne die gewöhnliche Uferbenutzung zu verhindern, ist die Gebühr nur für diejenigen dieser Anstalten zu zahlen verpflichtet, die er wirklich gebraucht hat und die benutzt werden müssen, um das Gewicht

Digitized by Google

der Ladung, indem sie an Bord gebracht wird, auszumitteln und festzustellen.

a. a. O. Tit. VI. Art. 70.

G. Von Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben.

§. 1214.

Defraudationen der Rheinschifffahrts-Abgaben werden mit einer **Geldbusse** bestraft, welche dem **vierfachen Werthe der nicht gezahlten Abgaben** gleichkommt. — Die Abgaben selbst sind hierbei allemal besonders nachzuzahlen.

Bei der Bestimmung der Geldstrafen nimmt man den ganzen Betrag der Abgaben zum Grunde, welche der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle, wo der Betrug entdeckt wird, zu unterschlagen versucht hat, und die an allen übrigen auf demselben Gebiete gelegenen Zollstellen wirklich unterschlagen worden sind.

Entdeckt sich bei dieser Untersuchung, dass auch ein anderer Rheinstaat, oder mehrere, von dem Schiffspatrone oder Führer an ihren Rechten verkürzt worden sind, so wird das aufgenommene Protocoll den betheiligten Zollämtern in beglaubigter Form mitgetheilt, und zugleich die Strafe für ihre Rechnung mit erhoben. — Der Schiffspatron oder Führer wird jedoch aus diesem Grunde an der Fortsetzung seiner Fahrt nicht gehindert.

a. a. O. Tit. VII. Art. 71.

§. 1215.

Dem Schiffspatrone oder Führer ist an jeder Zollstelle über die dort geschehene Zahlung eine **Quittung** auszufertigen, und überdies die geleistete **Zahlung unter sein Manifest zu vermerken.**

Diese Quittungen müssen genaue Angaben der Zahl von Centnern, wofür das Ganze, das Viertheil oder der zwanzigste Theil des Rheinzolles, oder die doppelte Schiffsgebühr entrichtet worden ist, auch den Betrag der verschiedenen,

Digitized by Google

sowohl an Rheinzoll für die Ladung, als an Schiffsgebühr geleisteten Zahlungen enthalten.

a. a. O. Tit. VII. Art. 72.

§. 1216.

Der Schiffspatron oder Führer kann auch an jeder Zollstelle angehalten werden, durch seine Quittung zu beweisen, dass er überall, wo er schuldig war, den Rheinzoll und die Schiffsgebühr bezahlt habe. — Wer eine oder mehrere dieser Quittungen nicht beibringen kann, wird bis zum Beweise des Gegentheils als Defraudant angesehen, und hat einstweilen die nach Artikel 71 verwirkte Strafe zu erlegen.

a. a. O. Tit. VII. Art. 73.

§. 1217.

Wer bei einem Zollamte vorbeifährt, ohne zur Entrichtung der Abgaben sich angemeldet und sein Manifest vorgezeigt zu haben, oder wer vor geschehener Entrichtung der Abgaben von einem Zollamte wieder abfährt, verfällt in die oben Art. 71 festgesetzte Strafe, es sei denn, dass er, um das Schiff, die Ladung oder die Schiffsmannschaft zu retten, durch einen unausweichlichen und klar zu erkennenden Nothfall dazu gezwungen gewesen. Unter solchen Umständen ist es genug, wenn er bei dem Rheinzollamte sich anmeldet, sobald das Schiff, die Güter und die Mannschaft in Sicherheit gebracht sind.

a. a. O. Tit. VII. Art. 74.

§. 1218.

Ergiebt es sich bei dem Ausladen des Schiffes oder beim Abwiegen der ausgeladenen Güter, dass die Anzahl der auf dem Schiffe befindlichen Colli, deren Bezeichnung, oder die Gattung der Waaren, von den im Manifeste angegebenen verschieden sind, so wird vor Allem untersucht, wovon der Unterschied herrühre.

a. a. O. Tit. VII. Art. 75.

§. 1219.

Sind in dem Manifeste ganze Ladungsartikel oder Colli ausgelassen, so hat der Schiffspatron oder Führer die im Art. 71 bestimmte Geldstrafe nach Verhältniss der Abgaben

Digitized by Google

verwirkt, welche von den im Manifeste verschwiegenen Ladungsartikeln hätten gezahlt werden müssen.

a. a. O. Tit. VII. Art. 76.

§. 1220.

Ist das Gewicht im Manifeste unrichtig ausgedrückt, und ist die Verschiedenheit von der Art, dass man sie nicht als die Folge eines blossen Zufalls ansehen kann, so zahlt der Schiffspatron oder Führer die Geldstrafe nach Verhältniss des Mehrgewichts. — Ist dagegen die Verschiedenheit so unerheblich, dass eine ihr zum Grunde liegende Absicht zu defraudiren nicht angenommen werden kann, so findet nur eine Nachzahlung des einfachen Zollbetrags für das Mehrgewicht bei den einer und derselben Landesherrschaft angehörigen Zollstellen Statt.

a. a. O. Tit. VII. Art. 77.

§. 1221.

Wenn Statt einer einem höhern Zolle unterworfenen Waare, das Manifest eine niedriger besteuerte angiebt, so wird die Geldstrafe nach dem wahren Ertrage der unrichtig angegebenen Artikel berechnet.

a. a. O. Tit. VII. Art. 78.

§. 1222.

Der Schiffspatron oder Führer haftet in jedem Falle für die Strafe; ihm bleibt indessen der Regress wider diejenigen vorbehalten, welche durch unrichtige Angaben ihn in Irrthum geführt und zu Schaden gebracht haben.

a. a. O. Tit. VII. Art. 79.

§. 1223.

In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffspatron oder Führer bei den Landes-Ein- und Ausfuhrzöllen, durch unrichtige Erklärungen und andere Contraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Ordnung den in jedem Staate geltenden Steuergesetzen kein Eintrag geschehen.

a. a. O. Tit. VII. Art. 80.

Digitized by Google

H. Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

§. 1224.

Ehe die gegenwärtige Ordnung in Vollzug tritt, soll an jedem Ein- oder Abladehafen, oder in jedem Gemeindebezirke, worin sich ein Rheinzollamt befindet, ein daselbst oder doch so nahe als möglich wohnender, auch ausserdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamter ernannt werden, zur summarischen Behandlung in erster Instanz:

a) aller Contraventionen gegen die Bestimmungen dieser Schifffahrts-Ordnung und der hierdurch verwirkten Strafen, in sofern der Schiffspatron oder Führer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

b) aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschifffahrts-, Krahn-, Waage-, Hafen-, und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren, und wegen ihres Betrages;

c) der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfades;

d) der den Eigenthümern der Zugpferde, bei dem Heraufziehen der Schiffe, zur Last gelegten Beschädigung an Grundeigenthum; so wie über jeden Schaden, den Schiffer oder Flösser, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit Andern verursacht haben sollen.

Namen und Wohnort des Zollrichters sollen im Zollamte angeschlagen werden.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 81.

§. 1225.

Die Richter werden von dem Staate, der sie dazu bestimmt, als solche erklärt.

Sie werden nicht nur im Allgemeinen eidlich darauf verpflichtet, dass sie jedem, ohne Unterschied der Person, schleunige und unpartheiische Gerechtigkeit widerfahren lassen wollen; sondern versprechen zugleich, in allen durch die gegenwärtige Ordnung vorhergesehenen Fällen, die darin enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen.

Das Protocoll über die Verpflichtung des hierbei ange-

Digitized by Google

stellten oder in der Folge dort eintretenden Personals wird von den Richtern selbst, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt zur Nachricht eingesendet, und von diesem der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft vorgelegt.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 82.

§. 1226.

Streitigkeiten, welche über die oben erwähnten Gegenstände an der Zollstelle selbst entstehen, gehören ausschliesslich zur Competenz des nach Art. 81 daselbst angestellten Zollrichters.

Wird an einer Rheinzollstelle über Defraudation der Rheinschifffahrts-Abgaben geklagt, so untersucht der Richter nicht blos den Betrug, den der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle selbst begangen haben soll, wo er zuerst beschuldigt wird, sondern auch die übrigen, auf derselben Fahrt an den vorherigen von ihm schon zurückgelegten Zollstellen desselben Gebietes begangenen Defraudationen, und bringt auch diese bei Bestimmung der Strafe in Anschlag.

Klagen wider Schiffspatrone, Führer der Leinpferde oder andere Privatpersonen, über Hemmung des Leinpfades, oder über Beschädigung an Grundeigenthum, sind bei dem zunächst wohnenden Zollrichter des Gebietes, wo sich der Vorfall ereignet hat, anzubringen.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 83.

§. 1227.

Der Zollrichter untersucht die bei ihm angebrachten Streitigkeiten summarisch. — Klage, Antwort und alle weitern Ausführungen der Partheien werden mündlich angebracht und zu Protocoll genommen, worauf nach Verschiedenheit der Umstände entweder noch Beweis aufgenommen, Besichtigungen u. s. w. gehalten, oder sogleich das Endurtheil erlassen wird.

In allen Fällen werden dem Urtheile, es sei definitiv oder nicht, die Thatumstände, welche den Streit veranlasst haben, die Fragen, worauf es nach den beiderseitigen Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe eingerückt.

Bei diesem Verfahren findet weder der Gebrauch von

Digitized by Google

Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter oder ihre Gerichtsschreiber Statt; die Partheien haben keine andern Kosten als solche zu tragen, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto u. s. w. veranlasst, und nach der für andere Streitsachen eingeführten Taxordnung erhoben werden.

Ueberdies kann der Schiffspatron oder Führer, oder der Flösser, wegen einer eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise nicht verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Caution geleistet hat.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 84.

§. 1228.

Die Urtheile der Rheinzollrichter werden unter der Autorität des Landesherrn erlassen; sie sind gleichwohl, sobald sie rechtskräftig geworden, auch auf dem Gebiete jedes andern Rheinstaates, ohne weitere Untersuchung, jedoch immer nach der in jedem Staate gültigen Prozess-Ordnung vollstreckbar.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 85.

§. 1229.

Hatte die Klage einen Werth von mehr als funfzig Franken zum Gegenstande, so bleibt es dem unterliegenden Theile unbenommen, wider das Urtheil der ersten Instanz die Berufung einzulegen. Er hat deshalb nach dem 9. Artikel des Wiener Vertrages vom 24. März 1815 zwar unter der Central-Commission und der höhern Instanz des Landes, wo das Urtheil ergangen ist, die Wahl; da jedoch die Central-Commission sich nur einmal im Jahre versammelt und Gegenstände von mehrerer Wichtigkeit zu verhandeln hat, mithin solche Appellationssachen unmöglich so bald entscheiden kann, als es in diesen Sachen erforderlich ist, so wird in dem Falle, da der Appellant seinen Recurs an die Central-Commission nimmt, das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstreckt, wobei es der Einsicht der Richter anheimgestellt bleibt, diese Vollstreckung nach Maassgabe der Regeln des

Digitized by Google

gemeinen Rechts, mit oder ohne vorhergegangene Sicherheitsleistung, zu verstatten.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 86.

§. 1230.

In jedem Rheinstaate bestimmt der Landesherr ein für allemal das Gericht, bei welchem die Appellationen gegen die in diesem Gebiete vor den Zollrichtern in erster Instanz gesprochenen Urtheile angebracht werden können.

Dieses Gericht darf seinen Sitz in keiner von dem Rheinufer allzu entfernt liegenden Stadt haben.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 87.

§. 1231.

Wird die Appellation bei diesem Gerichte eingelegt, so hat der Appellant die dort hergebrachten Formen zu beobachten. Ist es dagegen die Absicht, die Berufung bei der Central-Commission einzulegen, so wird der Act, wodurch die Appellation eingelegt wird, in den nächsten zehn Tagen, von der Insinuation des Urtheils an zu rechnen, dem Gerichte, welches entschieden hat, nach der durch die in dem betreffenden Staate gültige Prozess-Ordnung vorgeschriebenen Form, in der Person des Gerichtsschreibers und dem obsiegenden Theile an dem in der ersten Instanz dort erwählten Domicil, oder in dessen Ermangelung, gleichfalls auf der Gerichtsschreiberei zugestellt.

Dieser Act enthält eine summarische Anzeige der Beschwerden des Appellanten, nebst der Erklärung, dass die Appellation bei der Central-Commission fortgesetzt werden solle.

Der Appellant übergiebt zugleich in den nächsten vier Wochen nach der geschehenen Insinuation des Appellations-Actes eine schriftliche Ausführung seiner Beschwerden bei dem Richter, der in der ersten Instanz erkannt hat. Der Appellat antwortet darauf in der ihm vorzubestimmenden Frist. — Die Verhandlungen werden darauf mit den vorherigen Acten dem Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt eingeschickt, der sie der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft zur Entscheidung vorlegt.

Digitized by Google

Werden die in dem gegenwärtigen Artikel dem Appellanten vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation als aufgegeben und nichtig angesehen.

a. a. O. Tit. VIII. Art. 88.

I. Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Central-Commission, des Ober-Aufsehers und anderer bei der Rheinschifffahrt angestellten Beamten und deren Besoldung.

§. 1232.

Zur Vollziehung der gegenwärtigen Ordnung concurriren jeder in dem ihm angewiesenen Wirkungskreise:

1) die Central-Commission;
2) der Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt;
3) vier Aufseher und
4) die auf den einzelnen Zollstellen oder sonst angestellten Zolleinnehmer und andere Beamten.

a. a. O. Tit. IX. Art. 89.

§. 1233.

Von jedem Rheinstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Central-Commission abgeordnet.

Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmässig jedes Jahr am 1. Juli in Mainz, und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monats beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als dass sie in einem Monate beendigt werden könnten, so versammeln sie sich nochmals im nächsten Herbste auf einen Monat.

a. a. O. Tit. IX. Art. 90.

§. 1234.

Die Vereinigung dieser Abgeordneten bildet die Central-Commission. — Das Loos bestimmt für die Dauer jeder Sitzung, wer bei derselben das Präsidium führen, die vorliegenden Gegenstände zum Vortrag bringen, die dazu erforderlichen Vorarbeiten unter die Mitglieder vertheilen und den Geschäftsgang leiten soll.

Ein anderes Mitglied, über dessen Wahl man sich zu einigen hat, übernimmt die Geschäfte des Secretariats, führt

Digitized by Google

in den Sitzungen die Feder und besorgt durch die von der Central-Commission dazu bestimmten Schreiber die Ausfertigung aller Beschlüsse.

a. a. O. Tit. IX. Art. 91.

§. 1235.

Die Commission ernennt, ehe für diesmal die versammelten Commissarien sich trennen, den Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt, und übergiebt demselben die Aufbewahrung ihres Archivs.

Dieser Beamte ist, gleich den übrigen Aufsehern, ihr in seinen Amtsverrichtungen untergeordnet.

a. a. O. Tit. IX. Art. 92.

§. 1236.

Die Beschäftigung der Central-Commission besteht vorzüglich darin, dass sie über die Art, wie die Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung bis dahin befolgt worden, Erkundigungen einzieht; bei ihren Committenten, in sofern es nöthig oder nützlich sein mag, neue Bestimmungen in Vorschlag bringt; den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfiehlt, die im Flussbette, zur Beschützung des Ufers oder an dem Leinpfade entweder dringend nöthig sind, oder doch zur Beförderung der Schifffahrt mit Vortheil würden vorgenommen werden können; und dass sie den im 16. Artikel des Wiener Vertrages ihr vorgeschriebenen umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Fortschritte oder ihre Abnahme, und über die dabei etwa eintretenden Veränderungen entwirft.

Endlich entscheidet sie in letzter Instanz die bei ihr eingeführten Prozesse.

a. a. O. Tit. IX. Art. 93.

§. 1237.

Alle Beschlüsse der Central-Commission werden nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefasst, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind. Ihre Beschlüsse erlangen jedoch für die Rheinuferstaaten alsdann erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Commissarien ertheilt haben, indem die Mitglie-

Digitized by Google

der der Central-Commission nur als Agenten der Uferstaaten, welche sich über deren gemeinsame Interessen vereinbaren sollen, betrachtet werden können.

Die Commission kann auch nicht in ihrem Namen Gesetze oder neue allgemeine Verordnungen erlassen, und ebenso wenig einem Rheinstaate neue Verbindlichkeiten auferlegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.

a. a. O. Tit. IX. Art. 94.

§. 1238.

Die Central-Commission ernennt den Ober-Aufseher auf Lebenszeit. Diese Ernennung geschieht nach Vorschrift des 13. Artikels des Wiener Vertrages.

Demgemäss haben von überhaupt 72 Stimmen: der Preussische Commissarius 24, der Französische 12, der Niederländische Commissarius 12, und die Commissarien der übrigen Deutschen Fürsten 24 Stimmen, welche letztere sich nach Verhältniss der Uferstrecken mit eilf Stimmen für den Badenschen, sechs für den Grossherzoglich Hessischen, vier für den Baierischen und drei für den Nassauischen Commissarius vertheilen.

a. a. O. Tit. IX. Art. 95.

§. 1239.

Der jährliche Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten wird allemal zum Voraus bei der Zusammenkunft vom 1. Juli für das folgende Jahr bestimmt.

Zu den gemeinschaftlichen Kosten werden nur die Besoldung des Ober-Aufsehers, dessen etwaige Pension und die Kanzleikosten gerechnet.

Der Gehalt des Ober-Aufsehers der Rheinschifffahrt und seine etwaige Pension, so wie seine übrigen zur Vergütung geeigneten Ausgaben, werden von den Uferstaaten in dem Verhältnisse getragen, wie sie nach vorstehendem Artikel an der Ernennung jenes Beamten Theil nehmen.

Zu den Kanzleikosten der Central-Commission, welche bei den jährlichen Zusammenkünften vorfallen, entrichtet jeder Uferstaat einen gleichen Antheil.

Digitized by Google

Die Zahlungen geschehen vierteljährig zum Voraus, spätestens am 24. December, 24. März, 24. Juni und 24. September jeden Jahres für das folgende Quartal.

Die Mitglieder der Central-Commission besorgen, dass der Antheil ihrer Committenten zu gehöriger Zeit an die gemeinschaftliche Casse zu Mainz kostenfrei abgeliefert werde; der Ober-Aufseher empfängt hieraus seine Besoldung und bestreitet aus dem Ueberschusse die bei der Versammlung der Central-Commission aufgegangenen Kanzleikosten.

a. a. O. Tit. IX. Art. 96.

§. 1240.

Die Besoldung des Ober-Aufsehers besteht in 12000 Francs jährlich, mit Einschluss seiner eigenen Bureaukosten. Ihm wird in Dienstsachen die Portofreiheit gestattet.

a. a. O. Tit. IX. Art. 97.

§. 1241.

Er hat seinen Wohnsitz in Mainz und correspondirt mit den Aufsehern, so wie mit den von jedem Uferstaate bezeichneten Behörden. Seine Hauptpflicht ist, dafür zu sorgen, dass gegründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute, oder die Schiffspatrone und Führer in Angelegenheiten der Rheinschifffahrt bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde.

Sollten in irgend einem Hafen Unordnungen und Missbräuche sich einschleichen, an einem Orte auf dem Rheinstrohme zum Nachtheile der Rheinschifffahrt, unter welchem Vorwande es immer sei, neue Abgaben eingeführt, die hier festgestellten erhöhet oder sonst der Rheinschifffahrt neue Lasten aufgebürdet werden, so steht es Jedem, der sich hierdurch verletzt glaubt, frei, sich an die betreffende Orts- oder Bezirksbehörde, oder auch an den Aufseher der Rheinschifffahrt, in dessen Bezirk sich der Vorfall ereignet hat, und wenn hierauf den Beschwerden nicht abgeholfen wird, an den Ober-Aufseher zu wenden.

Letzterer kann zur Erörterung der ihm angezeigten Mängel und Beschwerden den Aufsehern und den Rheinzollbeamten Aufträge ertheilen.

Digitized by Google

Wenn derselbe die Angaben oder Klagen für begründet hält, hat er solche der betreffenden ersten Departemental- oder Provinzialbehörde bekannt zu machen und auf Abhülfe anzutragen.

Erfolgt die Abstellung nicht, so sind solche Beschwerden von ihm der Central-Commission vorzulegen, und bleibt deren weitere Entschliessung abzuwarten.

Damit diese ohne Aufschub gefasst werden kann, muss der Ober-Aufseher die Departemental- oder Provinzialbehörde auch davon in Kenntniss setzen, dass der streitige Gegenstand vor die Central-Commission gelangen werde. Jener Behörde liegt es alsdann ob, zu veranlassen, dass der Bevollmächtigte des betreffenden Staates mit der erforderlichen Instruction zeitig versehen werde.

Eben dieses Verfahren hat Statt, wenn Hindernisse, die im Flussbette entstehen und die Rheinschifffahrt beschwerlich machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Wege geräumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachlässigt werden; wenn die Rheinzollbeamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlass geben, oder die Steuerbeamten, der gegenwärtigen Ordnung zuwider, die Freiheit der Rheinschifffahrt verletzen sollten.

Vor der jährlichen Versammlung der Central-Commission hält der Ober-Aufseher alle Materialien bereit, die dazu beitragen können, ihre Arbeiten zu erleichtern, sie über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Mängel und Bedürfnisse gründlich zu unterrichten, und ihr nützliche Vorschläge zu machen.

a. a. O. Tit. IX. Art. 98.

§. 1212.

Der Ober-Aufseher legt seinen Amtseid vor der Central-Commission in die Hände des Präsidenten ab, und verspricht, alle in der gegenwärtigen Ordnung ihm auferlegte Pflichten treu und genau zu erfüllen.

a. a. O. Tit. IX. Art. 99.

Digitized by Google

§. 1243.

Hält die Central-Commission für nöthig, den Ober-Aufseher von seinem Posten zu entfernen, so kann sie nach Beschaffenheit der Umstände darüber berathschlagen, ob er lediglich entlassen, oder ob er vor Gericht gezogen werden soll.

Im ersten Falle erhält der Ober-Aufseher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte, sonst aber zwei Drittheile seiner bisherigen Besoldung als Gnadengehalt. — Eben dies geschieht, wenn er in Ruhestand deswegen gesetzt wird, weil ihm sein Gesundheitszustand nicht erlaubt, länger zu dienen.

Die also bewilligte Pension wird auf eben diese Weise wie die Besoldung selbst gezahlt.

Im zweiten Falle entscheidet die Central-Commission in einer, nach Vorschrift des 17. Artikels des Wiener Vertrags vorgenommenen Berathschlagung, und also nach absoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz ihn richten sollen, und er wird alsdann nach dem über ihn ausgesprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Ober-Aufseher entlassen werden soll, wird von der Central-Commission auf dieselbe Weise, wie bei Ernennung dieses Beamten (Art. 95), abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens $\frac{2}{3}$ der im Artikel 95 bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

a. a. O. Tit. IX. Art. 100.

§. 1244.

Der Rhein wird in vier Aufsichtsbezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von da, wo der Strohm schiffbar wird, bis zum Ausflusse der Lauter; der zweite von dort bis zum Ausflusse der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Gränze, und der vierte auf den übrigen Theil des Strohms im Niederländischen Gebiete bis in's Meer.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschifffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden ernennen den ersten; Baiern,

Digitized by Google

Grossherzogthum Hessen und Nassau den zweiten; Preussen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung und seine etwaige Pension von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm auch sein Wohnsitz in einer Rheinischen Handelsstadt seines Bezirks angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufsehern in allen Rheinstaaten die Portofreiheit gestattet.

a. a. O. Tit. IX. Art. 101.

§. 1245.

Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn ernannt haben, auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, besteht darin, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal im Jahre zu bereisen; die in dem Flusse enstandenen Schifffahrtshindernisse zu untersuchen; den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen, und hierüber sowohl, wie über alle der gegenwärtigen Ordnung zuwiderlaufenden Mängel, die er entweder auf seinen Reisen entdeckt, oder durch eingezogene Berichte vernimmt, seine Regierung durch genaue Berichte zu benachrichtigen, oder, sofern er von ihr dazu ermächtigt ist, diese Mängel sogleich abzustellen. Ueber den Erfolg seiner Bemühungen und Vorschläge benachrichtigt er den Ober-Aufseher.

Die Aufseher dürfen wegen der bei ihnen angebrachten Beschwerden keine Sporteln annehmen.

a. a. O. Tit. IX. Art. 102.

§. 1246.

Jeder Staat ernennt selbst die an den Zollstellen seines Gebiets zum regelmässigen Dienste und zur schnellen Abfertigung der Schiffspatrone oder Führer erforderlichen Zollbeamten, und verpflichtet sie eidlich auf die gegenwärtige Ordnung.

Die Bestimmung ihrer Besoldungen und ihrer Pensionen, wenn sie in Ruhestand versetzt werden, bleibt ebenfalls dem Gutbefinden des Landesherrn einzig anheim gestellt.

Neben-Emolumente, wozu der Schiffspatron oder Führer

Digitized by Google

etwas beizutragen hätte, dürfen in keinem Falle eingeführt werden.

Wo der Rheinzoll für gemeinschaftliche Rechnung mehrerer Rheinstaaten erhoben wird, bleibt es den betreffenden Regierungen überlassen, sich über ihre gegenseitige Concurrenz zu den Ernennungen zu vereinigen.

a. a. O. Tit. IX. Art. 103.

§. 1247.

Die Rheinschifffahrtsbeamten, zu welcher Classe sie immer gehören, dürfen weder selbst Handel treiben, noch sich mit einer Handlung verbinden, selbst nicht als Commandit-Gesellschafter oder Theilhaber.

Concussion oder Bestechung, zu welcher letztern Classe auch jede Annahme eines Geschenkes von Zollpflichtigen, oder für deren Rechnung gehört, ziehen auf jeden Fall, vorbehaltlich der übrigen gesetzlichen Strafen, die Dienstentsetzung nach sich.

a. a. O. Tit. IX. Art. 104.

§. 1248.

Alle Rheinzollbeamten sind schuldig, ihren Dienst in eigener Person zu versehen. — Wünschen sie auf bestimmte Zeit Urlaub zu erhalten, so haben sie sich deshalb an ihren unmittelbaren Vorgesetzten zu wenden, welcher alsdann durch zweckdienliche Maassregeln für die regelmässige Fortsetzung des dem abwesenden Zollbeamten obliegenden Dienstes Sorge trägt.

Die Aufseher wenden sich zu diesem Behufe an die competente Behörde ihrer resp. Regierung, müssen aber auch dem Ober-Aufseher davon Kenntniss geben.

a. a. O. Tit. IX. Art. 105.

§. 1249.

Alle Locallasten, wozu auch die Gehalte und Pensionen der Zollbeamten zu rechnen, sind ausschliesslich für Rechnung der Staaten, welchen die Abgaben gehören.

a. a. O. Tit. IX. Art. 106.

§. 1250.

Jeder Regierung der Uferstaaten bleibt es überlassen,

Digitized by Google

welche Uniform sie ihren Rheinzollbeamten geben will. — Eine allgemeine Uniform für sämmtliche Rheinzollbeamte wird nicht eingeführt.

Die Schiffe und Nachen der Rheinzollverwaltung führen die Flagge desjenigen Staates, welchem sie angehören, jedoch zur Bezeichnung ihrer Bestimmung für die Rheinzollverwaltung, mit dem Zusatze des Wortes „Rhenus".

a. a. O. Tit. IX. Art. 107.

§. 1251.

Sollte zwischen einem oder dem andern Rheinuferstaate (was Gott verhüten wolle) ein Kriegszustand eintreten, so dauert die freie Erhebung der Rheinzollabgaben fort, ohne dass derselben von einem oder dem andern Theile Hindernisse in den Weg gelegt werden dürften.

Den im Verwaltungsdienste der Rheinzollabgaben verwendeten Schiffen und angestellten Personen kommen alle Vorrechte der Neutralität zu Statten, auch werden Schutzwachen (Sauvegardes) für die Rheinzollstellen und Cassen bewilligt.

a. a. O. Tit. IX. Art. 108.

K. Von der Vollziehung vorstehender Bestimmungen.

§. 1252.

Diese Rheinschifffahrtsordnung gilt als ein Vertrag, der nur mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann.

Die von den Staaten des Rheins genehmigten und mit der Ratification versehenen Urkunden desselben werden längstens in zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an zu rechnen, in Mainz ausgewechselt.

Den ein und dreissigsten Tag nach erfolgter Auswechselung wird die Ordnung in Vollzug gesetzt. Alle auf der Rheinschifffahrt bis jetzt haftende Lasten, welche darin nicht ausdrücklich beibehalten sind, sind von eben diesem Tage an abgeschafft.

a. a. O. Tit. X. Art. 109.

Digitized by Google

V. Protocoll zu der Uebereinkunft und Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831, in Betreff des 2ten Alinea des Art. 11 des besagten Tractates, gehörig.

§. 1253.

Da die Französische Regierung, ohne die allgemeinen Interessen ihres Nationalhandels zu benachtheiligen, nicht unbedingt den Artikeln 9, 10 und 11 des hier beiliegenden Reglements zustimmen kann, demohnerachtet aber doch wünscht, der Regierung der Niederlande, so wie den übrigen Rheinuferstaaten, ihren aufrichtigen Wunsch zu erkennen zu geben, mit ihnen beizutragen, die Schifffahrt und den Handel dieses Strohms zu beleben, so willigt sie ein, ihr gegenwärtiges Mauthgesetz durch nachstehende Verfügungen, welche dieselbe Gesetzeskraft haben, als wenn sie in das Reglement selbst eingerückt wären, zu modificiren.

1) Die Kaufmannsgüter und Colonialwaaren, welche auf dem anliegenden Etate vereinigt sind, werden in dem wirklichen Entrepot zu Strasburg aufgenommen; nach den Bedingungen des Artikels 25 des Gesetzes vom 8. Floréal Jahr XI, des Artikels 14 des Gesetzes vom 17. Mai 1826 und der frühern Verordnungen, nach welchen dieses Entrepot gegründet wurde.

2) Jene dieser Kaufmannsgüter oder Colonialwaaren, die aus Ländern jenseit des Meeres herkommen, oder die das Product Rheinischer Uferstaaten unterhalb Mainz sind, müssen entweder in letzterem Hafen oder zu Thal geladen worden sein.

3) Sie können auf allen Puncten als Transitgut weiter verführt werden, mit Ausnahme jener, welche der Art. 22 des Gesetzes vom 28. April 1816 bezeichnet, indem diese solches nur mittelst des Rheins oder des Canals können, um durch Hüningen wieder auszugehen.

4) Sie können, sei es durch das Entrepot, sei es für den Transit, nur der einfachen Wangegebühr von 15 Centimen von 100 Franken Werth, oder von 25 Centimen per Centner Markgewicht, nach der Wahl des Steuerpflichtigen unterworfen werden.

Digitized by Google

5) Jene von genannten Waaren, die sich in dem Art. 22 des Gesetzes vom 28. April 1816 verzeichnet finden, können in keinem Falle, obgleich in dem Entrepot zu Strasburg aufgenommen, zum innern Verbrauche erklärt werden; sie müssen immer wieder ausgeführt werden, wie dies weiter oben gesagt ist.

6) Wenn die Fahrzeuge, die in die Ill schiffen, um in das Entrepot von Strasburg zu gelangen, mit Magazinen versehen sind, die solide Scheidewände haben, und gänzlich von den Zimmern und andern der Schiffsmannschaft zugänglichen Orten getrennt sind, so sind sie auf der Wantzenau nur der Verbleiung der Luken unterworfen, wovon die Mauth übrigens die Verschliessung durch Vorlege- oder Combinations-Schlösser, durch Siegel und andere Mittel, welche sie für gut findet, anzuwenden, zusammen oder getrennt, so wie durch Douanen-Begleitung, welche ihr immer freistehen wird, an Bord zu geben, sicher stellen wird.

7) Die Waaren, welche nicht geraden Weges von der Wantzenau nach Hüningen in den Fahrzeugen expedirt werden, deren Zugänge so verschlossen sind, wie oben gesagt ist, sind der Verbleiung unterworfen, entweder auf der Wantzenau, oder bei dem Ausgange aus dem Entrepot von Strasburg. In obigen Fällen wird die Verbleiung doppelt sein, wenn es sich von fabricirten Waaren handelt, welche in dem anliegenden Etate (s. unten) mit einem Sternchen (*) bezeichnet sind. Jene fabricirten Waaren, welche auf beiliegendem Etate mit zwei Sternchen (**) bezeichnet sind, müssen in Kisten, die in gutem Stande sind, vorgezeigt werden.

8) Alle Fahrzeuge, welche den Uferstaaten des Rheins oder den Nebenflüssen dieses Strohms angehören, sollen den Französischen Schiffen hinsichtlich der Gebühren und der Schifffahrtsbefugniss auf der Ill bis Strasburg gleichgestellt sein. Dieselbe Begünstigung ist ferner auf die Niederländischen Fahrzeuge für den Transit der Waaren, welche zum Entrepot zugelassen werden, von Strasburg bis nach Hüningen durch den Rhonecanal in den Rhein ausgedehnt.

Digitized by Google

Pièce jointe à la déclaration de Mr. le commissaire de France, concernant l'article 11 du traité du 31 Mars 1831.

Etat.

Liège en planches. Bois de teinture en buches. Bois d'ébénisterie Cire non ouvrée. Colle de poisson. Crins bruts et frisés. Sucre brut et terré. Café. Cacao. Canelle, cassia lignea et scavisson. Girofle (clous, griffes et antofles de). Muscades. Macis. Poivre et piment. Thé. Riz, sagou et tapioca. Coton en laine. Fromages. Citrons, oranges et leurs variétés. Fruits secs. Houblon. Laines en masse. Dents d'éléphant. Ecailles de tortue. Nacre de perle. Cornes de bétail préparées et en feuillets. Plomb brut. Etain brut. Smalt et azur. Peaux brutes. Fanons de baleine bruts. Pelleteries non ouvrées. Poils en masse. Soufre. Gommes d'acacia (arabique), caoutchouc, aloés, opium, camphre, cachou et tous les sucs végétaux d'Europe autres que liquides. Cochenille, indigo, rocou, orseille et toutes autres teintures et tannins, autres que liquides. Bitumes solides. Bois odorans. Bulbes et oignons. Couleurs, celles liquides exceptées. Graines d'amome. Espèces *médicinales*. Graisses non liquides. Antimoine. Arsenic métallique. Mercure natif ou vif-argent. Produits chimiques, ceux liquides exceptés. Substances propres à la médecine et à la parfumerie. Tabacs en feuilles. Soies grèges et moulinées. Os de bétail. Dents de loup. Colle forte. Oreillons. Graines oléagineuses. Fruits à distiller. Semences forestales. Chicorée en racine. Chardons cardières. Bois communs. Coques de coco. Callebasses vides. Grains durs à tailler. Ecorces de tilleul pour cordages. Plants d'arbres. Jus de réglisse. Glu. Plantes alcalines. Marc d'olives sec (grignon). Plomb battu ou laminé. Zinc autre qu'ouvré. Manganèse. Graphite. Confitures sèches. Gingembre. Fer platiné ou laminé et fer blanc. Fer de tréfilerie. Acier naturel et fondu. Cuivre et laiton bruts, battus ou laminés. Fil de cuivre. Cuivre doré en lingots, battu et filé sur fil. Cuivre argenté en masses. battu et filé sur fil. Etain battu et laminé. Bismuth. **Armes, autres que celle de calibres,

Digitized by Google

**Bimbeloterie. *Liège ouvré. *Caractères d'imprimerie. **Cire ouvrée. **Cordages. **Feutres. *Chanvre et lin. **Fournitures d'horlogerie. **Horloges en bois. *Instrumens aratoires, d'optique, de calcul, d'observation, de chirurgie, de chimie, de musique. **Joncs. *Limes et râpes. *Machines et mécaniques. *Mercerie. *Meubles. **Miroirs. *Outils. **Ouvrages en bois. **Parapluies. **Pierres ouvrées. *Plumes. *Scies. **Peignes et billes de billard. **Vannerie à dénommer. **Verres à lunettes. **Vitrifications. **Parfumerie. **Épices préparées. **Amidon. **Bougies de blanc, de baleine et de cachalot. **Chandelles de suif. **Fanons de baleine apprêtés. *Poterie (de terre [grossière, fayence], de grès commun). **Porcelaine, **Verres et cristaux (grands miroirs étamés, verres à cadran). *Ouvrages de poil, autres que les tissus. *Carton. *Papier, *Livres. **Cartes géographiques. **Gravures et lithographies. **Musique gravée. **Pelleteries ouvrées. *Ouvrages en plomb, **Corail taillé non monté. *Bâts non garnis de cuir. **Effets à usage. **Objets de collection hors de commerce. *Sucres raffinés. **Acier ouvré. **Cuivre allié de zinc filé poli (sauf celui pour les cordes d'instrumens et celui propre à la broderie), **Cuivre doré filé sur soie. **Cuivre doré filé ouvré. **Cuivre argenté filé sur soie. **Cuivre ouvré, autre que pur, allié, doré ou argenté. **Etain ouvré. **Zinc ouvré. **Bismuth ouvré. **Savons. **Poterie de grés fin. **Verrerie de toute sorte. **Glaces. **Schakos de feutre garnis de cuir. **Peaux préparées et ouvreés. **Plaques. **Coutellerie. **Ouvrages d'horlogerie montés. **Sellerie. **Tabletterie.

Nota. Les marchandises fabriquées non comprises dans cet état n'en jouiront pas moins du transit en passe-debout et sans entrepôt qui peut leur être accordé par les lois générales de France.

Digitized by Google

VI. Nachweisung derjenigen Handelsartikel, welche bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet von Krimpen oder Gorcum bis in's offene Meer an festbestimmter Abgabe mehr oder weniger als den durch den Art. 4 des Rheinschiffahrts-Vertrages festgestellten Abgabensatz

von 13¼ Cents für 50 ℔ Niederl. Gew. strohmaufwärts,

— 9 — — — — — strohmabwärts.

zu zahlen haben.

§. 1254.

I. Handelsartikel, die einem höheren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:

		Betrag des Abgabensatzes für einen Centner von 50 ℔ Niederl. Brutto Gewichts, sowohl für die Fahrt aufwärts als für die Fahrt abwärts.
1) Thee	Boë und groben Congo	1 Gulden 48 Centen.
	alle andern Theesorten	2 - 80 -
2) Salz	rohes Kochsalz	— - 90 -
	raffinirtes Kochsalz	7 - 20 -

II. Handelsartikel, die einem niedrigeren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:

	Betrag des Abgabensatzes für einen Centner od. 50 ℔ Niederl. Brutto-Gewichts.	
	für d. Fahrt aufwärts	für d. Fahrt abwärts
1) Unausgelaugte Asche	3½ Centen.	2½ Centen.
2) Gusseisen in Gänsen u. Masseln, u. Roheisen		
3) Galmeierz		
4) Getreide aller Art		
5) Getrocknete Hülsenfrüchte		
6) Lohrinde		
7) Mehl und Grütze aller Art		
8) Pech		
9) Sämereien aller Art		
10) Behauene Bruchsteine zu Fussböden, Mühlsteine, Schleifsteine		
11) Theer		

Digitized by Google

	Betrag des Abgabensatzes für einen Centner od. 50 ℔ Niederl. Brutto-Gewichts.	
	für d. Fahrt aufwärts	für d. Fahrt abwärts
12) Alaunerde und Alaunsteine		
13) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus		
14) Alle nicht besonders genannte rohe Erze		
15) Gips		
16) Kalk		
17) Gebrannte Steine aller Art	1 Cent.	$\frac{1}{4}$ Cent.
18) Steinkohlen		
19) Schiefererde		
20) Gemeine Töpferwaaren		
21) Torf und Torfkohlen		
22) Vitriolsteine oder Vitriolerde		
23) Frische Butter in einzelnen Stücken .		
24) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist u. s. w.		
25) Eier		
26) Gemeine Erden, wie Sand, Lehm u. s. w.		
27) Faschinen zum Wasserbau		
28) Lebende Fische		
29) Futterkräuter, Heu, Schilf	$\frac{6}{10}$ Cent.	$\frac{6}{10}$ Cent.
30) Frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, geniessbares Wurzelwerk		
31) Geflügel		
32) Milch		
33) Frisches Obst		
34) Gebrochene Bau- und Pflastersteine . .		
35) Stroh und Spreu		
36) Lebende Thiere		

III. Von Bau- oder Nutzholz wird die festbestimmte Abgabe nach der Niederländischen Kubikelle und nach den, im Tarife der gewöhnlichen Rheinzollabgaben sub Litt. O [a]) festgesetzten Verhältnissen entrichtet.

a) d. i. sub Nr. 3 des neuesten Tarifs vom 28. December 1836.

VII. Tarif für den Rheinzoll.

§. 1255.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rheine verschifft werden, und die nicht ausdrücklich ausnahmweise geringer belegt sind [a]), wird für den Centner an Rheinzoll erhoben:

Digitized by Google

	Für die Rheinstrecke von	bis	Bei der Fahrt abwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
1	der Badisch-Französ. Gränze	Breisach	Breisach	13	90	Breisach	20	90
2	Breisach	Strasburg	Breisach	12	90	Strasburg	19	40
3	Strasburg	Neuburg	Strasburg	15	16	Neuburg	22	80
4	Neuburg	Mannheim	Neuburg	22	52	Mannheim	33	87
5	Mannheim	Mainz	Mannheim	18	76	Mainz	28	21
6	Mainz	Caub	Mainz	8	95	Caub	13	45
7	Caub	Coblenz	Caub	10	70	Coblenz	16	09
8	Coblenz	Andernach	Coblenz	5	50	—	—	—
9	Coblenz	Andernach	—	—	—	Andernach	8	30
10	Andernach	Linz	Andernach	3	10	Linz	4	70
11	Linz	Cöln	Linz	11	80	Cöln	17	70
12	Cöln	Düsseldorf	Cöln	11	60	Düsseldorf	17	40
13	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	7	40	Ruhrort	11	10
14	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	7	30	Wesel	11	—
15	Wesel	Niederländ. Preuss. Gränze bei Schenkenschanz	Wesel Wenn den Leck abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu	10	30	Emmerich Wenn den Leck aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu	15	50
16	Lobith	Vreeswyck	Lobith	12	—	Vreeswyck	18	—
17	Vreeswyck	Krimpen	Vreeswyck Wenn die Waal abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu	7	—	Krimpen Wenn die Waal aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu	10	—
18	Lobith	Tiel	Lobith	11	—	Tiel	16	—
19	Tiel	Gorcum	Tiel	8	—	Gorcum	12	—

a) **Die Ermässigungen der Abgabensätze, die Gebühren, welche von den Schiffsgefässen bei der Schifffahrt auf dem Rheine nach Verhältniss ihrer Ladungsfähigkeit an jeder Zollstelle zu erlegen sind, so wie die besondern Bestimmungen und Ausnahmen wegen der Erhebung des Recognitionsgeldes und des Rheinzolles, jedoch mit Ausschluss der Strohmstrecke von Coblenz bis Caub s. in dem neuesten Tarife der am Rhein zu erhebenden Schifffahrtsabgaben vom 28. Dec. 1836.**

Digitized by Google

VIII. Schema zum Manifeste.

§. 1256.

Manifest

des Schiffspatrons oder Führers wohnhaft zu

Das von dem Unterzeichneten unter (Bezeichnung des Uferstaates, dem die Flagge angehört) Flagge geführte Schiff, genannt ....., welches .... Centner zu tragen vermag und auf dem Werfte des zu ..... wohnhaften Schiffbauers ..... gebauet worden ist, gehört eigenthümlich dem (N. N. zu N. Declaranten) oder dem Unterzeichneten. Die Ladung ist zu .... eingenommen und aus folgendem Nachweise das weiter Erforderliche zu ersehen:

Visa zur Verification der Ladung	Nummer der Frachtbriefe nach der Zahlfolge	Namen der Versender u. Empfänger.	Bestimmungsort der Waaren.	Der Collis oder Gebinde		Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Namen.	Gewicht jeder Waarengattung.		Betrag	
				Zahl	Zeichen u. Nummern.		Declarirtes Gewicht.	Gewicht, wie solches bei der Untersuchung befunden worden, wenn dieselbe ein von der 1. Declaration abweichendes Resultat geliefert hat.	d. Rheinzoll-Abgaben.	der etwaigen erhobenen Strafen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

Dass vorstehendes Manifest in jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hiermit versichert.

den 18 (Unterschrift)

Bemerkung. Die Zollempfänger nehmen sich Dupla der Manifeste zum Nachweise ihrer Einnahmen und werfen in den Spalten 10 und 11 den Gesammtbetrag der erhobenen Gefälle und Strafen in Buchstaben aus; sie unterzeichnen gemeinschaftlich mit einem andern Zollbeamten.

IX. Tarif der am Rheine zu erhebenden Schifffahrtsabgaben vom 28. Dec. 1836.

§. 1257.

Am Rheine wird an Schifffahrtsabgaben, wie solche durch die Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 und durch spätere Vereinbarungen bestimmt sind, erhoben:

I. Ein Recognitionsgeld von allen beladenen und unbeladenen Fahrzeugen nach Maassgabe ihrer Ladungsfähigkeit, an denjenigen der nachbenannten Rheinzollstellen, bei welchen sie vorbei- oder von welchen sie abfahren, und zwar:

a) abwärts, zu Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel;

b) aufwärts, zu Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach und Coblenz.

Für ein Fahrzeug von									
Centnern zu 50 Kilogrammen				oder Preuss. Lasten zu 4000 Pfund				mit		oder in Preuss. Gelde	
								Fr.	Cent.	Rthlr	Sgr.
50	und	unter	300	$1,\frac{34}{100}$	u.	unter	$8,\frac{02}{100}$	—	10	—	$\frac{3}{4}$
300	-	-	600	$8,_{02}$	-	-	$16,_{04}$	—	90	—	7
600	-	-	1000	$16,_{04}$	-	-	$26,_{73}$	1	83	—	$14\frac{1}{2}$
1000	-	-	1500	$26,_{73}$	-	-	$40,_{09}$	3	—	—	24
1500	-	-	2000	$40,_{09}$	-	-	$53,_{45}$	4	50	1	6
2000	-	-	2500	$53,_{45}$	-	-	$66,_{81}$	6	—	1	18
2500	-	-	3000	$66,_{81}$	-	-	$80,_{18}$	7	50	2	—
3000	-	-	3500	$80,_{18}$	-	-	$93,_{54}$	9	—	2	12
3500	-	-	4000	$93,_{54}$	-	-	$106,_{90}$	10	50	2	24
4000	-	-	4500	$106,_{90}$	-	-	$120,_{27}$	12	—	3	6
4500	-	-	5000	$120,_{27}$	-	-	$133,_{63}$	13	50	3	18
5000	und	darüber.		$133,_{63}$	und	darüber.		15	—	4	—

II. Der Rheinzoll vom Bruttogewichte der Ladung und zwar zum vollen Satze.

	Für den Centner von 50 Kilogrammen		Macht für den Preuss. Centner in Preuss. Gelde.	
	Cent.	Decimil.	Sgr.	Pfennige.
a) abwärts				
bei den Rheinzollämtern zu:				
1) Coblenz	5	50	—	$5\frac{43}{100}$
2) Andernach	3	10	—	$3\frac{06}{100}$
3) Ruhrort	11	80	—	$11\frac{09}{100}$
4) Cöln	11	60	—	$11\frac{36}{100}$
5) Düsseldorf	7	40	—	$7\frac{31}{100}$
6) Ruhrort	7	30	—	$7\frac{21}{100}$
7) Wesel	10	30	—	$10\frac{17}{100}$

Digitized by Google

	Für den Centner von 50 Kilogrammen		Macht für den Preuss. Centner in Preuss. Gelde	
	Cent.	Decimil.	Sgr.	Pfennige.
b) aufwärts bei den Rheinzollämtern zu:				
1) Emmerich	15	50	1	$3\frac{31}{100}$
2) Wesel	11	—	—	$10\frac{87}{100}$
3) Ruhrort	11	10	—	$10\frac{96}{100}$
4) Düsseldorf	17	40	1	$5\frac{79}{100}$
5) Cöln	17	70	1	$5\frac{48}{100}$
6) Linz	4	70	—	$4\frac{64}{100}$
7) Andernach	8	30	—	$8\frac{20}{300}$
8) Coblenz	16	09	1	$3\frac{69}{100}$

III. Für folgende Artikel sind diese Sätze ermässigt, und zwar:

1) Auf ein Viertheil des Rheinzolles für:

Asche (unausgelaugte), Grätze von Gold- und Silberarbeit, Bruchsteine (behauene), Backofensteine, Mühlensteine, steinerne Platten, Lithographirsteine, Schleifsteine, Marmorplatten, Bierhefe, Weinhefe, Drusen, Bomben (eiserne), Granaten, Kugeln, Kanonen, wenn sie als altes Eisen zu betrachten sind, Eichenrinde, Lohrinde, Eisen (altes), Eselsspiegel (weisser Glanzstein) von Mannheim kommend, Galmeierz, Gelbwurzel, Gemüse (dürre) oder Hülsenfrüchte aller Art, Getreide aller Art, Gusseisen in Gänsen, Masseln, Roheisen, Hornstücke, Hornschuhe, Knochen, Lauge (concentrirte), Seifensieder- oder alkalische Lauge, Malz, Marienglas, Mehl, Gries und Grütze aller Art, Pech und Mineralkitt, Rothstein, Röthel, Sämereien aller Art (sémences et graines de tout espèce), Salzpottasche, Salz, Schmirgel, Amarillsteine, Stahlkuchen, ohne weitere Fabrikation, Theer und Mineraltheer, Wau oder Waid.

2) Auf ein Zwanzigtheil des Rheinzolles für:

Alaun (Stein und Erde), Artillerie-Requisite, Munition zum Militairgebrauch, Brennholz aller Art und Kohlen, daraus Wellen und Reisig, Erz (roh), alle nicht besonders benannte (s. die Viert. Gebühr); gebrannte Steine aller Art, wohin auch Dachziegel, Geviss, Steinkohlen, Gips, Hornschabsel, Kalk, Leien oder Schiefersteine, Leimleder (nasses), Lohkäse (Lohkuchen), Mörtel von Dachziegeln und Backsteinen, Muschelschaalen (ge-

Digitized by Google

mahlene), Ochsenblut, Reifstangen von Weiden, Rohr für Tüncher, Sägemehl, Salzabgang, Salzlauge, Salzwasser, Schweineborsten (Abgang von) zu Salmiakfabriken, Schwerspath (unverpackt), Seifenfluss, steinernes Geschirr, Töpferwaaren (gemeine), Torf, Torfkohlen, Tuffsteine (gemahlene und ungemahlene), Vitriolsteine.

3) Von Bau- und Nutzholz wird der Rheinzoll nach kubischem Maasse erhoben und zwar vom Kubikmeter oder $32\frac{346}{1000}$ Preussische Kubikfuss:

a) für Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Aepfel- und Kornelholz:

aa) abwärts, so viel wie von vier Centnern nach den Sätzen unter II a.

bb) aufwärts, so viel, wie von zwei und einem halben Centner nach den Sätzen unter II b.

b) Für Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlen und anderes weiche und harzige Holz:

α) abwärts, so viel, wie von zwei Centnern nach den Sätzen unter II a.

β) aufwärts, so viel wie von einem und einem *Viertheil* Centner nach den Sätzen unter II b.

4) In Folge einer, in der Sitzung der Rheinschifffahrts-Central-Commission vom 5. Juli 1836 getroffenen Vereinbarung sind folgende Artikel vom Rheinzolle frei:

Bausteine (gebrochene), Sandsteine von abgebrochenen Gebäuden, rohe ungebrannte Kalksteine, Besen, Butter (frische), Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken, Stallmist, Gips, Mergel u. s. w., Eicheln zur Saat und zur Mast, Eier, Erde (gemeine), wie Sand, Lehm, Kies u. s. w., Erde, (schwarze und gelbe), Walker-, Töpfer- und Pfeifenerde, Sand von Frechem, Zinn- und Silbersand, Sand zu feinen Gussarbeiten, Faschinen zu Wasserbau, Weidensetzlinge, Fische (lebende), Floss- und Schiffsgeräthschaften, Futterkräuter, Heu, Gartengewächse (frische) als: Blumen, Gemüse, Zwiebeln und geniessbares Wurzelwerk, wie z. B. Kartoffeln, auch Runkelrüben, Geflügel, Knochenabgänge, Knochen-

Digitized by Google

mehl (NB. zahlt die Zwanzigtheilgebühr, wenn diese sich geringer herausstellt), Milch, Moos, Obst (frisches), auch Nüsse in Schaalen, Pflastersteine, Schilf, Stroh, Spreu, Stoppeln, Thiere (lebende).

Nächstdem gelten:

IV) wegen der Erhebung des Recognitionsgeldes und des Rheinzolles, jedoch mit Ausschluss der Strohmstrecke von Coblenz bis Caub, noch folgende besondere Bestimmungen und Ausnahmen:

1) Bei dem directen Durchgange kann das Recognitionsgeld abwärts, für die sieben Zollstellen von Coblenz bis Wesel, zu Coblenz; aufwärts, für die acht Zollstellen von Emmerich bis Coblenz, zu Emmerich entrichtet werden.

2) Ebenso ist es gestattet:

a) bei der Einfahrt abwärts über Coblenz, und aufwärts über Emmerich, mit der Bestimmung nach einem Rheinhafen, oder andern Orte, innerhalb der Rheinstrecke zwischen beiden vorgenannten Zollstellen; ferner:

b) bei der Abfahrt von einem solchen Hafen oder Orte, abwärts über Emmerich und aufwärts über Coblenz hinaus, und endlich

c) bei der Binnenfahrt innerhalb der Rheinstrecke zwischen Coblenz und Emmerich

das Recognitionsgeld in dem Falle a) für die bis zum Bestimmungsorte zu passirenden Zollstellen, gleich beim Eingange zu Coblenz oder Emmerich; in dem Falle b) für die bei dem Ausgange über Coblenz oder Emmerich zu passirenden Zollstellen, erst bei diesen letztgenannten Rheinzollämtern; in dem Falle c) aber, für die bei der Binnenfahrt zu passirenden Zollstellen, bei dem Rheinzollamte des Abfahrtsortes oder bei dem zunächst berührten zu entrichten.

3) Bei der Binnenfahrt auf der Rheinstrecke zwischen Coblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der andern dieser beiden Zollstellen, bleiben alle inländischen und, mit Rücksicht auf bestehende Verhältnisse, für jetzt alle Fahrzeuge der Unterthanen von Baiern, Wür-

Digitized by Google

temberg, Baden, dem Grossherzogthume Hessen und der freien Stadt Frankfurt vom Recognitionsgelde befreit.

4) Die Bestimmungen unter 1 und 2, nach welchen das Recognitionsgeld, sowohl bei dem directen Durchgange, als bei der Einfahrt nach einem Rheinhafen oder andern Orte, gleichwie bei der Abfahrt aus einem solchen, über Emmerich und Coblenz hinaus, oder aber bei der Binnenfahrt zwischen beiden vorgenannten Rheinzollstellen für die ganze zu passirende Strecke, nach Verschiedenheit der Fälle, gleich bei der Einfahrt, beim Ausgange, oder bei dem Rheinzollamte des Abfahrtsortes oder dem zunächst belegenen, entrichtet werden kann, finden ebenmässig auch auf die Erlegung des Rheinzolles Anwendung.

5) Wenn bei der zollpflichtigen Waarendurchfuhr in den unter Nr. 3 bezeichneten Fahrzeugen auf dem Rhein, oder auf dem Rheine und der Mosel, ein Umschlag der Waaren in den Häfen am Rheine eintritt, so wird der Rheinzoll nicht beim Eingange, sondern erst beim Ausgange an der letzten Rheinzollstelle, also abwärts bei dem Rheinzollamte zu Emmerich, aufwärts bei dem Amte zu *Coblenz* erhoben.

6) Von Gegenständen, welche in den vorgedachten Fahrzeugen aus dem freien Verkehr des Inlandes strohmwärts ausgeführt, oder blos innerhalb Landes auf dem Rheine transportirt, oder aber, sei es unmittelbar vom Auslande, oder mit Vorbehalt des noch zu erledigenden Steueranspruchs unter Steuer-Controle aus zollvereinten Staaten, mit der Bestimmung nach einem inländischen Orte eingeführt werden, wird ohne Unterschied, ob die Erlegung der tarifmässigen Landesabgaben von denselben gleich beim Eingange an der Gränze, oder aber erst am Orte der Ausladung erfolgt, kein Rheinzoll erhoben. Dieselbe Befreiung geniessen Ruhrkohlen beim Ausgange über Emmerich ausnahmsweise, ohne Rücksicht auf die Nationalität der Fahrzeuge, in welchen diese Ausfuhr Statt findet.

7) Ferner sind vom Rheinzolle befreit: alle im steuerlich freien Verkehre befindlichen Gegenstände, die nicht über-

Digitized by Google

seeischen Ursprungs sind, welche in Fahrzeugen, wie solche unter 3, 5 und 6 bezeichnet werden, rheinabwärts aus den oberhalb Coblenz belegenen Preussischen Landestheilen, aus den königlich Baierischen, königlich Würtembergischen, grossherzoglich Badenschen, grossherzoglich Hessischen Landen, und aus dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt ein- oder durchgeführt werden.

8) Wenn bei der Waarendurchfuhr nur ein Theil der Preussischen Rheinstrecke benutzt wird, sei es, dass die Waaren zu Lande eingehen und rheinwärts, jedoch in den vorgedachten Fahrzeugen (Nr. 3, 5 und 6) ausgehen, oder dass die Einfuhr strohmwärts in den mehrerwähnten Fahrzeugen, die Ausfuhr aber auf Landwegen erfolgt, so wird der Rheinzoll nur in den Fällen erhoben, in welchen der Waareneingang oder Ausgang auf Landwegen des linken Rheinufers Statt findet, und zwar beim Ausgange strohmwärts vom Ausgangsamte; beim Ausgange landwärts aber von dem Rheinzollamte im Hafenplatze.

9) Ladungen, welche rheinabwärts über Coblenz eingehen und moselaufwärts über Trier ausgehen, oder umgekehrt über Trier ein- und über Coblenz ausgehen, sind für die Rheinstrecke vom Rheinzollamte zu Coblenz bis zur Mosel vom Rheinzolle frei.

Den betheiligten Oberbehörden bleibt die Feststellung der erforderlichen Controle zur Versicherung der Nationalität der Fahrzeuge und des sonstigen Ausweises vorbehalten, an welche die Befreiungen unter III Nr. 3 und 5 bis 8 geknüpft sind.

X. Ergänzende Bestimmungen nach dem Protocolle der Rheinschifffahrts-Central-Commission vom 1. December 1834.

§. 1258.

Nachdem, dem Artikel 89 der am 31. März 1831 zu Mainz abgeschlossenen Rheinschifffahrts-Acte gemäss, die Central-Commission in den Jahren 1831, 1832, 1833, 1834 in Mainz zusammengetreten war, sind in der 20. November-Sitzung des Jahres 1834 nachstehende ergänzende Bestim-

Digitized by Google

mungen der Rheinschifffahrts-Acte verabredet, und durch die königliche Genehmigungsurkunde vom 14. Juni 1835[a]) bestätigt worden.

a) Gesetz-Samml. f. 1836. S. 121.

§. 1259.

Supplementär-Artikel I. zu dem Art. 61 der Rheinschifffahrts-Acte.

„Auf dem Oberrheine jedoch können die Schiffer fortfahren, wie bisher mit Anhängen zu fahren."

„Die Central-Commission wird näher untersuchen, ob und in wiefern dieselbe Toleranz auch auf andern Rheinstrecken zulässig sei."

§. 1260.

Supplementär-Artikel II. zu dem Art. 62 der Rheinschifffahrts-Acte.

„Es soll eine Ausnahme von dem Verbote, mit Oberlast zu fahren, gestattet sein, so oft ein Schiff ausschliesslich geladen hat: Stroh, Heu, Lohrinde, Holzkohlen, Bettfedern, Rauhkarden, Korkholz und Korkstopfen, Töpferwaaren, Steingut, Faschinen, Korbweiden, Körbe und andere Weidenarbeiten, Linsen, leere Tonnen oder Fässer, Flossengeräthe, leere Bouteillen und andere Hohlglaswaaren, Wolle, Brandholz, Fassdauben, hölzerne Reife und Pfähle."

„Ausser obigen Gegenständen sollen die Schiffe des Oberrheins, welche zwischen Mainz und Basel fahren, fortwährend befugt sein, auf dem Verdeck zu laden: 1) unverarbeiteten Hanf, 2) Seegras, 3) Gelbwurzel, 4) unverpackten Krapp, 5) Süssholz, 6) Baum- und Rebensetzlinge, 7) Möbel und Hausgeräth."

„So oft jedoch die Ladung in dieser Weise von der allgemeinen Regel abweicht, müssen der Eigenthümer der Waaren oder dessen Geschäftsführer, und der Versicherer — wenn eine Versicherung Statt findet — mit dem Schiffer einverstanden sein. — Dieses Einverständniss wird stillschweigend gefolgert aus der Uebergabe der Waaren, sobald der Schiffer über die Art der Zusammensetzung seiner Ladung nach Ortsgebrauch, seine Erklärung abgiebt."

Digitized by Google

„Im ganzen Laufe des Rheins können die in Ballen ohne Reife verpackte Baumwolle, so wie die Weberkarden, als Oberlast geladen werden“

§. 1261.

Der Supplementär-Artikel III.

Beschluss zu dem Art. 16 der Rheinschifffahrts-Acte, in Folge dessen die Ausnahmen A. B. D. des Tarifs C. der Convention anders bestimmt werden, erledigt sich durch den obigen neuesten Tarif der am Rheine zu erhebenden Schifffahrtsabgaben vom 28. December 1836, und bedarf hier keiner weitern Anführung.

§. 1262.

Supplementär-Artikel IV. zu dem Art. 66 der Rheinschifffahrts-Acte.

„Von der Verpflichtung, einen Nachen vorauszuschicken, sind jedoch die kleinen Flosse befreit, welche nach den Local-Observanzen, früher, oder bis jetzt, dazu nicht verbunden waren, und die auf dem Rheine z. B. unter der Benennung einzelne Boden und einzelne Stümmel bekannt sind.“

„Die Führer solcher Flosse, die im Uebrigen den allgemeinen Bestimmungen dieses Artikels unterworfen bleiben, sind aber gehalten, auf dem Flosse selbst die vorgeschriebene Flagge aufzustecken, auch den sonstigen polizeilichen Anordnungen nachzukommen, welche in den einzelnen Uferstaaten für die Sicherheit der Schifffahrt getroffen werden können.

XI. Supplementär-Artikel nach dem Protocolle der Central-Rheinschifffahrts-Commission vom 1. August 1837 (ratif. und publ. 1838).

§. 1263.

Supplementär-Artikel V. zum Tarife C.

Der Senfsaamen ist den Ausnahmen A. des Tarifs C. beigefügt.

§. 1264.

Supplementär-Artikel VI. zum Suppl. Artikel II.

Chaisen und Reisewagen, Moos, Rohr, Schilf sind der

Digitized by Google

im Schlusssatze des II. Supplementär-Artikels bezeichnete Classe der Gegenstände beigefügt, welche von dem Oberlastverbote ausgenommen sind.

§. 1265.

Supplementär-Artikel VII. zum Tarife C. und Suppl. Art. III.

Die in der Kategorie D. der Ausnahmen des Tarifs C. begriffenen Artikel sind von den Schifffahrtsgebühren befreit, welche zu Folge des dritten Supplementär-Artikels von denselben erhoben wurden.

§. 1266.

Supplementär-Art. VIII. zum Art. 83 der Rheinschifffahrts-Ordnung.

Die Worte „desselben Gebiets" sind im Artikel 83 der Rheinschifffahrts-Ordnung gestrichen.

Supplementär-Artikel IX.: Zusatz zu dem 2ten Alinea des Art. 35 der Rheinschifffahrts-Ordnung.

Es bleibt jedoch den respectiven Regierungen der Uferstaaten freigestellt, vorstehendes Strafmaass durch eine Geldbusse von 3 bis 30 Francs zu ersetzen, bei deren Anwendung alsdann von den Rheinzollgerichten in jedem einzelnen Falle die vorliegenden Belastungs- oder Milderungsgründe zu berücksichtigen sind.

XII. Auf die Rheinschifffahrt bezügliche Bestimmungen des Schifffahrtsvertrags zwischen Preussen und dem Könige der Niederlande. Vom 3. Juni 1837.

§. 1267.

In dem Schifffahrtsvertrage zwischen Preussen und dem Könige der Niederlande, vom 3. Juni 1837, welcher überhaupt eine Erleichterung und Begünstigung der Handelsverbindungen zwischen den gegenseitigen Unterthanen zum Zwecke hat, gehören hierher die nachstehenden, auf die Rheinschifffahrt insbesondere sich beziehenden Artikel.

Es sollen gegenseitig als Preussische und Niederländische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche in den

Digitized by Google

Staaten, denen sie angehören, als solche, in Folge der bestehenden Gesetze und Reglements, anerkannt sind; wobei jedoch sich versteht, dass der Beweis ihrer Nationalität stets von den Führern der Seeschiffe durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form ausgestellt und mit der Unterschrift der betreffenden heimathlichen Behörde versehen sind, und von den Patronen der Rheinschiffe durch das in Gemässheit des Artikels 42 der Mainzer Convention vom 31. März 1831 ausgefertigte Patent geführt werden muss.

Zu dem Zwecke, um die Entwickelung des Rheinhandels und der Rheinschifffahrt zu befördern, haben die contrahirenden Theile in Betreff der Schifffahrtsabgaben auf diesem Strohme zu folgenden Bestimmungen sich vereinigt:

A) Der König von Preussen bewilligt, die Niederländischen Schiffe an allen Vortheilen Theil nehmen zu lassen, welche auf dem Preussischen Theile des Rheinstrohms den Preussischen und den diesen gleichgestellten Schiffen bewilligt sind. Demgemäss sollen:

1) die Niederländischen Schiffe für ihre Ladungen gänzliche Freiheit von dem in dem Tarife, welcher der Mainzer Convention vom 31. März 1831 unter Lit. C. angehängt ist, festgesetzten Rheinzolle geniessen:

a) bei der Ausfuhr aus Preussen, strohmauf- oder strohmabwärts, aller inländischen oder ausländischen Gegenstände, die sich im freien Verkehr befinden;

b) bei dem Transporte aller Gegenstände aus einem nach einem andern Preussischen Rheinhafen;

c) bei der Einfuhr ausländischer Gegenstände auf der Preussischen Rheinstrecke zum Verbrauche, sie mögen nun direct aus dem Auslande, oder aus den zum Deutschen Zollvereine gehörigen Staaten unter Steuer-Controle kommen;

d) bei dem Transporte der im freien Verkehr befindlichen Gegenstände nicht überseeischen Ursprungs, welche entweder in einem oberhalb Coblenz belegenen Preussischen

Digitized by Google

Orte, oder in einem der Häfen des Rheins und seiner Nebenströhme, welche in den Königreichen Baiern und Würtemberg, in den Grossherzogthümern Baden und Hessen, oder in dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt liegen, eingeladen, und zur Einfuhr in einen Preussischen Rheinhafen oder zur Durchfuhr nach den Niederlanden bestimmt sind;

e) bei der Waarendurchfuhr durch das Gebiet des Zollvereins, bei welcher nur ein Theil des Preussischen Rheins benutzt wird, wenn diese Waaren zu Lande auf dem rechten Rheinufer eingeführt und auf dem Rheine ausgeführt, oder auf dem Rheine eingeführt werden und auf Landwegen des rechten Rheinufers ausgehen.

2) Die Niederländischen Schiffer sollen bei der Binnenfahrt zwischen Coblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der andern dieser Zollstellen, der Freiheit von der Schiffsgebühr geniessen, welche in dem der Mainzer Convention vom 31. März 1831 angehängten Tarife Lit. B. bestimmt ist.

3) Endlich sollen diese Schiffer bei der directen Durchfuhr nicht gehalten sein, die Schifffahrtsabgaben an den verschiedenen, in Gemässheit der vorgedachten Mainzer Convention errichteten Zollstellen zu erlegen; sondern es soll ihnen gestattet sein, die Gesammtheit der Abgaben bei der Thalfahrt, für die sieben Zollstellen von Coblenz bis Wesel, zu Coblenz, und bei der Bergfahrt, für die acht Zollstellen von Emmerich bis Coblenz, zu Emmerich zu entrichten.

B) In Erwiederung dieser dem Handel und der Schifffahrt günstigen Bestimmungen bewilligt der König der Niederlande:

1) gänzliche Freiheit von den in dem Tarife, Anlage Lit. C. der Mainzer Convention vom 31. März 1831 verzeichneten Rheinzöllen für alle Gegenstände ohne Unterschied der Herkunft, welche auf dem Rheine thalwärts auf Preussischen Schiffen eingeführt werden, und zur Ausladung in einem Niederländischen Hafen bestimmt sind, um dort

Digitized by Google

entweder der Consumtion übergeben, oder in die Niederlagen gebracht zu werden;

2) Herabsetzung der vorgedachten Abgaben auf die Hälfte, für alle Gegenstände, ohne Unterschied der Herkunft oder der Bestimmung, welche in einem Niederländischen Hafen auf Preussische Schiffe geladen sind, und auf dem Rheine zu Berg ausgeführt werden;

3) Befreiung der Preussischen Schiffe von der oben unter 2 gedachten Schiffsgebühr bei der Binnenfahrt zwischen Lobith, Krimpen und Gorcum ohne Ueberschreitung einer dieser Zollstellen.

Die contrahirenden Theile verpflichten sich ausserdem gegenseitig, die Schiffe des andern Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Erleichterungen hinsichtlich der Rheinschifffahrtsabgaben, so wie an jedem andern Vortheile Theil nehmen zu lassen, welche sie in der Folge den Nationalschiffen oder deren Ladungen etwa bewilligen möchten.

Die dem einen der beiden Staaten angehörigen Schiffer sollen berechtigt sein, die Binnenschifffahrt zwischen verschiedenen Orten des Rheinischen Strohmgebiets des andern Staates zu treiben, ohne daselbst einer höhern Gewerbe-(Patent-) Steuer, als die einheimischen Schiffer, unterworfen zu werden.

Schifffahrts-Vertrag vom 3. Juni 1837 a). Art. 6. 7.

a) Derselbe ist vom König von Preussen unterm 27. Juni 1837, und vom König der Niederlande unterm 4. Juli 1837 ratificirt worden.

§. 1268.

Um so weit als möglich Alles zu entfernen, was dem Rheinischen Handel und der Rheinschifffahrt hinderlich sein könnte, wollen die contrahirenden Theile es sich angelegen sein lassen, so weit als thunlich die in ihren Zollgesetzen und Anordnungen vorgeschriebenen Formalitäten in dieser Hinsicht zu vereinfachen.

a. a. O. Art. 8.

§. 1269.

Die contrahirenden Theile wollen sich sofort über die Anwendung des Art. 52 der Mainzer Convention vom 31. März

Digitized by Google

1831, in Betreff der Concessionen vereinbaren, welche für die Aufstellung von Dampfschiffen erforderlich sind, die zum Transporte von Reisenden, deren Gepäck oder Wagen, und auch von Waaren, in regelmässiger Fahrt zwischen zweien oder mehreren den beiderseitigen Staaten angehörigen Orten bestimmt werden; desgleichen über die, nach der Bestimmung des Art. 63 der gedachten Convention, zu ergreifenden Maassregeln, um die Dampfschifffahrt auf dem Rheine zu befördern und zu schützen, und dem Handel die anerkannten Vortheile dieses neuen Zweiges der Gewerbthätigkeit zu sichern.

Dieselben werden hierbei von dem Grundsatze einer vollkommenen Gegenseitigkeit und der Zulassung einer nach dem Bedürfnisse zu regelnden Concurrenz ausgehen.

a. a. O. Art. 9.

§. 1270.

Die contrahirenden Theile erklären, dass sie die in gegenwärtigem Vertrage gegenseitig gemachten Zugeständnisse als verabredet betrachten, um in ihrem ganzen Zusammenhange als Vergeltungen für die durch denselben Vertrag erworbenen Vortheile zu dienen, und dass sie mithin jene Zugeständnisse nur in Erwiederung dieser Vortheile eingeräumt haben.

a. a. O. Art. 12.

XIII. Verordnung wegen Einrichtung der Rheinzollgerichte, und des gerichtlichen Verfahrens in den Rheinzoll-Angelegenheiten. Vom 30. Juni 1834.

A. Einrichtung der Rheinzollgerichte.

§. 1271.

Zu Rheinzollgerichten werden bestellt:

1) im Regierungsbezirke Coblenz

für die linke Rheinseite die Friedensgerichte St. Goar, Boppard, Metternich (welches seinen Sitz in Coblenz hat), Andernach und Sinzig; für die rechte Rheinseite die Justizämter Ehrenbreitstein, Neuwied

Digitized by Google

und Linz. Der ordentliche Bezirk dieser Gerichte bildet zugleich deren Bezirk als Zollgerichte; der Bezirk des Zollgerichtes St. Goar wird sich jedoch auch über den Bezirk des Friedensgerichtes Stromberg, der Bezirk des Zollgerichtes Metternich über den Bezirk des Friedensgerichtes Coblenz, und der Bezirk des Zollgerichts Neuwied über den Bezirk des Justizamtes Bendorf erstrecken.

2) Im Regierungsbezirke Cöln

für die linke Rheinseite das Friedensgericht der Stadt Bonn Nr. 1, und das Friedensgericht der Stadt Cöln Nr. 1; für die rechte Rheinseite die Friedensgerichte Königswinter und Mühlheim. Der Bezirk des Zollgerichts Bonn umfasst zugleich den Bezirk des Friedensgerichts Nr. 2. daselbst; der Bezirk des Zollgerichts Cöln erstreckt sich von der Gränze des Zollgerichts Bonn bis zur Gränze des Bezirks des Friedensgerichts Dormagen, und über die Bürgermeisterei Deutz; der Bezirk des Zollgerichts Königswinter von der Gränze des Justizamts Linz bis zur Gränze der Bürgermeisterei Deutz; der Bezirk des Friedensgerichts Mühlheim ist zugleich der des Zollgerichts.

3) Im Regierungsbezirke Düsseldorf

für die linke Rheinseite die Friedensgerichte Dormagen, Neuss, Uerdingen, Rheinberg und Xanten, und für die rechte Rheinseite das Friedensgericht Düsseldorf und die Land- und Stadtgerichte Duisburg, Wesel und Emmerich. Die ordentlichen Bezirke dieser Gerichte bilden zugleich deren Bezirke als Zollgerichte; jedoch erstreckt sich der Bezirk des Zollgerichts Xanten von der Gränze des Friedensgerichts Rheinberg bis zur Holländischen Gränze, und der Bezirk des Zollgerichts Düsseldorf von der Gränze des Friedensgerichts Mühlheim bis zur Gränze des Land- und Stadtgerichts Duisburg.

Verordnung vom 30. Juni 1834. Tit. I. §. 1.

§. 1272.

Bei den Land- und Stadtgerichten Duisburg, Wesel und Emmerich wird die Gerichtsbarkeit in den Rhein-

Digitized by Google

schifffahrts-Angelegenheiten durch eine Deputation verwaltet, die aus einem von dem vorgesetzten Oberlandesgerichte zu ernennenden Gerichtsmitgliede und Gerichtsschreiber besteht. Die Deputation führt den Titel: **Rheinzollgericht**, und das dazu ernannte Gerichtsmitglied den Titel: **Rheinzollrichter.**

a. a. O. §. 2.

§. 1273.

Ist der Friedensrichter oder Justizamtmann verhindert, sein Amt als Zollrichter wahrzunehmen, so wird er auch hierin durch denjenigen Richter vertreten, welcher ihn sonst in Civilsachen zu vertreten hat. Bei den Land- und Stadtgerichten erfolgt sonst in Verhinderungsfällen die Vertretung des Zollrichters durch eins der übrigen Gerichtsmitglieder, welches von dem vorgesetzten Oberlandesgerichte dazu bleibend bestellt wird.

a. a. O. §. 3.

§. 1274.

Der **dritte Senat des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes** zu Cöln ist das **Appellationsgericht** in den zur Competenz der Rheinzollgerichte gehörigen Sachen, soweit solche nicht von den Betheiligten, nach der ihnen zustehenden Wahl, zur Entscheidung an die **Rheinschifffahrts-Central-Commission** gebracht werden.

a. a. O. §. 4.

§. 1275.

Als **Fiscal** zum Betriebe der Strafsachen fungirt bei jedem Rheinzollgerichte ein von der Regierung zu bestimmender **Verwaltungsbeamter.**

a. a. O. §. 5.

§. 1276.

Die **Boten- und Executions-Geschäfte** werden in den Rheinschifffahrtssachen durch die **Gerichtsvollzieher** und **Gerichtsdiener** besorgt, welchen sonst jene Geschäfte obliegen.

a. a. O. §. 6.

Digitized by Google

§. 1277.

Anwalte und Justiz-Commissarien werden bei den Zollgerichten nicht angestellt, es können sich jedoch sowohl in Straf- als Civilsachen die Betheiligten durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

a. a. O. §. 7.

§. 1278.

In dem Geschäftslocale des Rheinzollgerichts, des Rheinzollamts und in dem Gemeinehause wird eine Anzeige öffentlich ausgehängt, in welcher die Namen des Zollrichters und des Fiscals und die Gränze des Zollgerichtssprengels angegeben sind.

a. a. O. §. 8.

§. 1279.

Das Appellationsgericht und die Rheinzollgerichte führen ein Siegel mit dem Königlichen Adler und der Umschrift: „Königlich Preussisches Appellationsgericht in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten“ und nach Unterschied: „Königlich Preussisches Rheinzoll-Gericht zu .....“

a. a. O. §. 9.

B. Competenz der Rheinzollgerichte.

§. 1280.

Die Competenz der Rheinzollgerichte richtet sich nach Artikel 64, 81, 83 der Rheinschifffahrts-Ordnung, und nach §. 1 dieser Verordnung. Hat die Contravention oder die den Civilanspruch begründende Thatsache auf dem Strohme Statt gefunden, so hat im ersten Falle der Fiscal, im zweiten der Civilkläger die Wahl zwischen den Zollgerichten beider anstossenden Ufer.

a. a. O. Tit. II. §. 10.

§. 1281.

Entdeckt sich bei einer Untersuchung wegen Defraudation von Rheinschifffahrts-Abgaben, dass auch ein anderer Rheinstaat von dem Angeschuldigten an seinem Rechte verkürzt worden ist, so hat das Rheinzollgericht nach Vorschrift der Rheinschifffahrts-Ordnung Art. 83 auch hierüber die Untersuchung auszudehnen und das Erkenntniss abzufassen.

a. a. O. §. 11.

Digitized by Google

C. Feststellung und Verfolgung der Contraventionen.

§. 1282.

Die Zoll-, Steuer-, Polizei- und Communalbeamten, welche eine Contravention gegen die Rheinschifffahrts-Ordnung entdecken, haben darüber ein Protocoll aufzunehmen, in welchem die Umstände des Vorfalls genau angegeben sein müssen. Wird der Contravenient auf der That betroffen, so muss das Protocoll in seiner Gegenwart aufgenommen und ihm zur Unterschrift vorgelegt werden. Verweigert er die Unterschrift, so ist hiervon im Protocolle Erwähnung zu thun.

Wenn der Contravenient sich nicht bereit erklärt, die verwirkte Strafe nach Vorschrift des §. 57 ohne richterliche Erkenntniss zu entrichten, so wird er sofort dem Fiscale bei dem nächsten Zollgerichte unter Behändigung des Protocolls vorgeführt, auf dessen Antrag das Zollgericht den Contravenienten, Falls er vor ausgemachter Sache die Reise fortsetzen will, zur Wahl eines am Orte des Zollgerichts befindlichen Domicils, in welchem die Insinuationen an ihn geschehen können, und nach Umständen zur Bestellung der zu leistenden Caution anhält. Wird die Wahl eines *Domicils* verweigert, so ist dem Contravenienten zu Protocoll zu eröffnen, dass die Insinuationen an ihn zu Händen des Gerichtsschreibers erfolgen und von diesem ihm durch die Post werden zugeschickt werden.

a. a. O. Tit. III. §. 12.

§. 1283.

Die Aufnahme des Protocolls, bei welcher der Contravenient nicht zugezogen werden kann, muss binnen drei Tagen nach Entdeckung der Contravention geschehen.

a. a. O. §. 13.

§. 1284.

Das vorschriftsmässig aufgenommene Protocoll hat in Betreff der Thatsachen, welche der Beamte darin aus eigener Wahrnehmung bekundet, bis zum Beweise des Gegentheils vollen Glauben.

a. a. O. §. 14.

Digitized by Google

§. 1285.

Im Falle des §. 13 wird das Protocoll unter Mittheilung der etwa ausserdem vorhandenen Beweismittel binnen drei Tagen dem Fiscale bei dem betreffenden Zollgerichte zugestellt. Ist mit der Contravention gegen die Rheinschifffahrts-Ordnung noch ein anderes Vergehen verbunden, so hat der Beamte, welcher das Protocoll aufgenommen hat, eine von ihm zu beglaubigende Abschrift desselben gleichzeitig an die Behörde zu senden, welcher die Verfolgung dieses Vergehens obliegt.

a. a. O. §. 15.

§. 1286.

Anzeigen über Contraventionen, über die keine amtliche Protocolle aufgenommen sind, werden gleichfalls bei dem Fiscale angebracht, welcher, wenn sie nicht die Erfordernisse vollständiger Anklagen besitzen, zuvörderst ihre Ergänzung zu bewirken hat.

a. a. O. §. 16.

§. 1287.

Wenn der Contravenient zugegen ist, muss der Fiscal sofort, ausserdem aber binnen kurzer Frist und, wenn eine protocollarische Feststellung der Contravention erfolgt ist, spätstens binnen drei Tagen nach dem Empfange des Protocolls, die Anklage dem Zollgerichte übergeben.

a. a. O. §. 17.

§. 1288.

Die Verfolgung der Contravention zum Zwecke der Bestrafung ist verjährt, wenn die Vorladung dem Angeschuldigten nicht innerhalb Jahresfrist, vom Tage der verübten Contravention an gerechnet, behändigt worden ist.

a. a. O. §. 18.

D. Verfahren vor Gericht.

1. Verfahren in Strafsachen.

§. 1289.

Wenn der Contravenient zur Stelle ist und demselben vor ausgemachter Sache die Fortsetzung der Reise nicht ge-

Digitized by Google

stattet wird, so muss auf die von dem Fiscale dem Zollgerichte übergebene Anklage die Verhandlung und Entscheidung der Sache ohne Verzug erfolgen. In allen andern Fällen bestimmt das Zollgericht auf den Antrag des Fiscals einen Tag zur Verhandlung der Sache und verfügt die Vorladung des Angeschuldigten und der Zeugen. Der Angeschuldigte wird unter der Verwarnung vorgeladen, dass er im Falle des Nichterscheinens als der angeschuldigten That geständig werde betrachtet und demgemäss nach den Gesetzen gegen ihn werde erkannt werden.

a. a. O. Tit. IV. Abschnitt I. §. 19.

§. 1290.

Zwischen dem Tage der Insinuation der Vorladung und dem Tage der Verhandlung vor Gericht muss dem Angeschuldigten, wenn er in dem landräthlichen Kreise, worin der Sitz des Zollgerichts sich befindet, wohnt, oder am Gerichtssitze ein Domicil gewählt hat, eine zehntägige; wenn er ausserhalb jenes Kreises in der Rheinprovinz wohnt, eine funfzehntägige; wenn er in einer andern Provinz der Monarchie oder in einem andern Rheinuferstaate wohnt, eine einmonatliche; und, wenn er in einem sonstigen auswärtigen Staate wohnt, eine zweimonatliche Frist frei bleiben.

a. a. O. §. 20.

§. 1291.

Bei einer nach Vorschrift des §. 12 zu Händen des Gerichtsschreibers zu bewirkenden Vorladung finden eben diese Fristen Statt, werden aber von dem Tage, wo die Vorladung zur Post gegeben worden ist, gerechnet. Auch bedarf es in diesem Falle zur Begründung des Contumacial-Verfahrens nur einer Bescheinigung der Postanstalt, dass ihr die Vorladung zur Absendung übergeben worden ist.

a. a. O. §. 21.

§. 1292.

Die vorstehenden Fristen (§§. 20 und 21) können auf den übereinstimmenden Antrag der Betheiligten vom Gerichte abgekürzt werden.

a. a. O. §. 22.

Digitized by Google

§. 1293.

Bei Defraudation der in der Rheinschifffahrts-Ordnung Art. 81 b. bezeichneten Abgaben kann die betreffende Verwaltungsbehörde neben dem Fiscale als Klägerin auftreten und ihre Rechte besonders wahrnehmen. Gleiche Befugniss hat in Strafsachen, die zugleich einen Civil-Anspruch begründen, jeder Betheiligte, auf dessen Antrag in den Straferkenntnissen auch über den Civil-Anspruch zu entscheiden ist.

a. a. O. §. 23.

§. 1294.

Erscheint auf gehörige Vorladung der Angeschuldigte in der zur Verhandlung der Sache angesetzten Gerichtssitzung nicht, so wird gegen ihn auf den Antrag des Fiscals oder Civilklägers, der in Vorladung enthaltenen Verwarnung gemäss in contumaciam erkannt.

a. a. O. §. 24.

§. 1295.

Das Contumacial-Urtheil, welchem die Entscheidungsgründe beigefügt sein müssen, wird dem Angeschuldigten in gleicher Art, wie die Vorladung, insinuirt, welchem dagegen innerhalb der für die Vorladung bestimmten Fristen (§§. 20 und 21) die Opposition (Restitutionsgesuch) zusteht.

a. a. O. §. 25.

§. 1296.

Die Opposition muss auf der Canzlei des Zollgerichts schriftlich oder zu Protocoll eingelegt, und damit die Wahl eines Domicils am Gerichtssitze zum Behufe der zu bewirkenden Insinuationen verbunden werden.

a. a. O. §. 26.

§. 1297.

Wird die Opposition nicht innerhalb der bestimmten Frist angebracht, oder damit nicht die Wahl eines Domicils verbunden, so geht mit Ablauf der Frist das Contumacial-Urtheil in die Rechtskraft über und wird von dem Gerichte für vollstreckbar erklärt. Dem Angeschuldigten ist dieses Präjudiz in dem Contumacial-Urtheil selbst im Voraus anzukündigen.

a. a. O. §. 27.

Digitized by Google

Auf gehörige Einlegung der Opposition bestimmt das Gericht einen anderweitigen Tag zur Verhandlung der Sache, und ladet dazu die Betheiligten, unter abschriftlicher, auf Kosten des Opponenten zu bewirkender Zufertigung der Opposition an den Fiscal und Civilkläger, vor.

a. a. O. §. 28.

§. 1298.

Erscheint der Angeschuldigte in der zur anderweitigen Verhandlung angesetzten Gerichtssitzung nicht, so wird die Opposition als nicht angebracht angesehen, und das Contumacial-Urtheil auf den Antrag des Fiscals oder Civilklägers für rechtskräftig und vollstreckbar erklärt; erscheint aber der Angeschuldigte, so wird das Contumacial-Urtheil als nicht ergangen betrachtet und in der Sache nach den nachfolgenden Vorschriften weiter verfahren.

a. a. O. §. 29.

§. 1299.

Wenn der Angeschuldigte sich auf die Vorladung vor Gericht gestellt hat, so wird der Fiscal und der Civilkläger mit seinen Anträgen, und sodann der Angeschuldigte *mit* seiner Vertheidigung mündlich vernommen; nachdem durch die gegenseitigen Erklärungen die Sache hinlänglich erörtert worden, nimmt das Gericht die Resultate der mündlichen Verhandlung und die Anträge der Betheiligten zu Protocoll, wobei der Angeschuldigte und der Civilkläger, wenn sie nicht schon ein Domicil am Gerichtssitze haben, ein solches Behufs der Insinuationen wählen müssen.

a. a. O. §. 30.

§. 1300.

Nach Vernehmung der Betheiligten wird mit Aufnahme der zur Stelle vorhandenen Beweismittel verfahren und, wenn die Sache zum Urtheile reif ist, dasselbe sogleich erlassen und publicirt; sonst aber das Weitere wegen Fortsetzung der Sache angeordnet und den Betheiligten bekannt gemacht. Nur aus erheblichen Gründen kann die Publication des Urtheils zu einer andern, nicht über acht Tage entfernten Sitzung,

Digitized by Google

zu welcher die Betheiligten vor ihrer Entlassung vom Gerichte mündlich zu bescheiden sind, ausgesetzt werden.

a. a. O. §. 31.

§. 1301.

In dem Urtheile muss die Contravention nach der pflichtmässigen Ueberzeugung des Richters entweder für erwiesen, oder für nicht erwiesen erklärt werden; auf ausserordentliche Strafen, oder auf Freisprechung von der Instanz, darf das Gericht nicht erkennen. Die Freisprechung des Contravenienten wegen Unzulänglichkeit des Beweises hindert jedoch den Civilkläger nicht, seine Ansprüche weiter zu verfolgen.

a. a. O. §. 32.

§. 1302.

Die Urtheile und Vorbescheide müssen die Thatumstände, welche der Untersuchung zum Grunde liegen, die Fragen, auf welche es nach den beiderseitigen Erklärungen ankommt, und die Entscheidungsgründe enthalten.

a. a. O. §. 33.

§. 1303.

Die Ausfertigungen der Urtheile müssen den Betheiligten binnen drei Tagen nach Publication derselben insinuirt werden.

a. a. O. §. 34.

§. 1304.

Die Appellation ist nur gegen Urtheile, nicht gegen Vorbescheide zulässig. Sie kann jedoch auch Beschwerden gegen Vorbescheide mit umfassen; namentlich gilt dies von solchen Vorbescheiden, durch welche das Zollgericht sich gegen den Antrag eines der Betheiligten für competent erklärt.

a. a. O. §. 35.

§. 1305.

Die Appellation kann nicht nur gegen contradictorisch erlassene, sondern auch gegen Contumacial-Urtheile eingelegt werden, in welchem letzten Falle sie an die Stelle der Opposition tritt.

a. a. O. §. 36.

Digitized by Google

§. 1306.

Die Appellation steht sowohl dem Angeschuldigten, als dem Fiscus und dem Civilkläger zu, wenn der Gegenstand des Antrages des Fiscals und des Civilklägers, unter Beirechnung der Accessorien, jedoch mit Ausschluss der Untersuchungskosten, über 50 Franken (13 Rthlr. — Sgr. 6 Pf.) beträgt, oder wenn bei einem geringern Gegenstande das Urtheil wegen Incompetenz des Gerichts angefochten wird.

a. a. O. §. 37.

§. 1307.

Die Appellation muss binnen zehn Tagen, von der Insinuation des Urtheils an gerechnet, durch eine auf der Kanzlei des Zollgerichts zu Protocoll zu gebende Erklärung eingelegt, und es müssen, bei Verlust des Rechtsmittels, in derselben die Beschwerdepuncte bestimmt ausgedrückt werden. Dem in contumaciam Verurtheilten steht jedoch zur Einlegung der Appellation, wenn er diese mit Uebergehung der Opposition ergreift, die für letztern vorgeschriebene Frist zu. Abschrift des Protocolls, welches über die Appellations-Anmeldung aufgenommen worden ist, muss auf Kosten des Appellanten dem Gegner binnen drei Tagen nach der Aufnahme zugestellt werden.

a. a. O. §. 38.

§. 1308.

Wird in einer Sache, welche wegen Geringfügigkeit des Gegenstandes nicht appellationsfähig ist, die Appellation angemeldet, so ist zwar hierüber ein Protocoll aufzunehmen, das Zollgericht aber hat die Verpflichtung, sein Urtheil sofort für vollstreckbar zu erklären.

a. a. O. §. 39.

§. 1309.

Der Appellant, welcher die Sache zur Entscheidung der Central-Commission zu bringen beabsichtigt, muss dies sogleich bei Einlegung der Appellation ausdrücklich erklären; in Ermangelung einer solchen Erklärung gehört die Entscheidung vor das Appellationsgericht.

a. a. O. §. 40.

Digitized by Google

§. 1310.

Auf die Einlegung der Berufung an die Central-Commission ist das Urtheil erster Instanz, nach Vorschrift des Art. 86 der Rheinschifffahrts-Ordnung, für provisorisch vollstreckbar zu erklären, und hiernächst nach Art. 88 weiter zu verfahren.

a. a. O. §. 41.

§. 1311.

Die Berufung an das Appellationsgericht suspendirt jederzeit die Vollstreckung des Urtheils erster Instanz.

a. a. O. §. 42.

§. 1312.

Binnen vier Wochen nach Einlegung der Appellation hat der Appellant die Ausführung der Beschwerden auf der Kanzlei des Zollgerichts schriftlich zu überreichen oder zu Protocoll zu geben; das Gericht theilt dieselbe auf Kosten des Appellanten dem Appellaten unverzüglich mit, um binnen vier Wochen nach geschehener Insinuation seine Gegenausführung einzureichen. Beide Fristen sind präclusivisch

a. a. O. §. 43.

§. 1313.

Nach erfolgtem Schriftwechsel, oder nach fruchtlosem Ablaufe der vorstehend dem Appellanten und, nach Unterschied, dem Appellaten bewilligten Frist, werden die Acten an das Appellationsgericht eingesandt, welches auf den im Beisein eines Mitgliedes des öffentlichen Ministeriums gehaltenen schriftlichen Vortrag eines Referenten längstens in Monatsfrist das Urtheil, oder, wenn es noch eine nähere Ermittelung für nothwendig hält, den Vorbescheid erlässt. Die Urtheile und Vorbescheide werden nach Vorschrift des §. 33 abgefasst.

a. a. O. §. 44.

§. 1314.

Die Erledigung des Vorbescheids wird bei dem Zollgerichte, an welches zu dem Ende die Acten zurückgehen, bewirkt. Hiernächst werden die Acten zur Abfassung des Urtheils an das Appellationsgericht wieder eingesandt.

a. a. O. §. 45.

Digitized by Google

§. 1315.

Das Urtheil wird durch das Zollgericht, welchem dasselbe in der erforderlichen Anzahl von Ausfertigungen mit den Acten zu übersenden ist, den Betheiligten Statt der Publication insinuirt.

a. a. O. §. 46.

§. 1316.

Gegen die Entscheidung des Appellationsgerichts findet ein ferneres Rechtsmittel, und namentlich das der Cassation nicht Statt.

a. a. O. §. 47.

§. 1317.

In allen Fällen, wo eine Caution zu bestellen ist, entscheidet das Zollgericht, ohne dass eine weitere Berufung Statt findet, sowohl über die Verpflichtung zur Leistung der Caution, als über deren Höhe und Annehmbarkeit, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften zu ermessen ist. Oeffentliche Behörden sind von der Verbindlichkeit zur Cautionsleistung befreit.

a. a. O. §. 48.

§. 1318.

Bei dem ganzen Verfahren findet so wenig in erster, als in zweiter Instanz der Gebrauch von Stempelpapier und die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter und Gerichtsschreiber Statt; die Betheiligten haben keine andern Kosten, als solche zu tragen, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto u. s. w. veranlasst und nach der bei den betreffenden Gerichten für andere Streitsachen eingefürten Taxordnung liquidirt werden.

a. a. O. §. 49.

2. Verfahren in Civilsachen.

§. 1319.

In Civilsachen tritt das im ersten Abschnitte vorgeschriebene Verfahren ein, so weit nicht nachstehend eine Abänderung getroffen worden ist.

a. a. O. Tit. IV. Abschnitt II. §. 50.

Digitized by Google

§. 1320.

Der Fiscal fungirt in Civilsachen nicht bei den Zollgerichten; bei dem Appellationsgerichte muss der Beamte des öffentlichen Ministeriums in derselben Weise, wie es §. 44 vorgeschrieben ist, zugezogen werden.

a. a. O. §. 51.

§. 1321.

Die Klage wird mündlich auf der Kanzlei des Zollgerichts angebracht und zu Protocoll genommen.

a. a. O. §. 52.

§. 1322.

In Ansehung der Stempel und Sporteln findet die Vorschrift des §. 49 Anwendung.

a. a. O. §. 53.

E. Strafen der Contraventionen.

§. 1323.

In sofern die zur Competenz der Rheinzollgerichte gehörigen Uebertretungen der Rheinschifffahrts-Ordnung in letzterer nicht mit besondern Strafen bedroht sind, tritt eine Geldbusse bis zu fünf Thalern ein. Sämmtlichen Geldstrafen wird für den Unvermögensfall eine verhältnissmässige Gefängnissstrafe substituirt.

a. a. O. Tit. V. §. 54.

F. Vollstreckung der Urtheile.

§. 1324.

Die Vollstreckung der Urtheile erfolgt nach den in den betreffenden Landestheilen geltenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Wenn hiernach die Vollstreckung nicht unmittelbar von dem Rheinzollgerichte bewirkt wird, so wird von letzterem das Urtheil mit einem Atteste über die Vollstreckbarkeit desselben ausgefertigt und in Strafsachen dem Fiscal von Amtswegen, in anderen Sachen aber den Betheiligten auf deren Ansuchen zugestellt, um auf den Grund desselben die Execution bei der betreffenden Behörde in Antrag zu bringen.

a. a. O. Tit. VI. §. 55.

Digitized by Google

§. 1325.

Die von den Rheinzollgerichten in anderen Rheinstaaten erlassenen Urtheile werden, wenn sie nach Artikel 85 der Rheinschifffahrts-Ordnung im Preussischen Gebiete vollstreckt werden sollen, zuvor von dem Appellationsgerichte in den Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, ohne neue Prüfung ihres Inhalts, für vollstreckbar erklärt; diese Erklärung erfolgt kostenfrei.

a. a. O. §. 56.

G. Administrative Erledigung der Contraventionen.

§. 1326.

Wenn der Contravenient nach der Bestimmung der Rheinschifffahrts-Ordnung Artikel 81 Litt. a sich bereit erklärt, ohne richterliches Erkenntniss die verwirkte Strafe zu entrichten, so nimmt die betreffende Verwaltungsbehörde hierüber ein Protocoll auf, welches die Bezeichnung der Contravention, den Betrag der verwirkten Strafe, die Erklärung des Contravenienten, dass er sich freiwillig der Strafe unterwerfe, und die Bemerkung über die erfolgte Zahlung der Strafe und der Abgaben enthalten muss. Gegen diese administrative Erledigung ist der Recurs an die Gerichte nicht zulässig.

a. a. O. Tit. VII. §. 57.

XIV. Verordnung wegen Anwendung der Rheinschifffahrts-Ordnung und der Verordnung über die Rheinzollgerichte u. s. w. vom 30. Juni 1834 auf die Binnenschifffahrt am Rhein. Vom 30. Juni 1834.

§. 1327.

Obwohl die Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 nach deren Artikel 46 auf diejenigen Schiffspatrone oder Führer keine Anwendung findet, deren Gewerbe sich nur auf das eigene Gebiet ihres Landesherrn erstreckt, so ist doch verordnet:

dass für die innerhalb der Gränzen der Preussischen Staaten liegende Strecke des Rheinstroms und die Preussi-

Digitized by Google

schen Strecken der Nebenströhme des Rheins, die denselben angehörigen Schiffspatrone oder Führer den Vorschriften sowohl der Rheinschifffahrts-Ordnung, als auch der die Rheinzollgerichte betreffenden Verordnung vom 30. Juni 1834, unterworfen sein sollen, jedoch mit der Maassgabe, dass in Sachen der gedachten Schiffspatrone oder Führer die Berufung von den Urtheilen der Rheinzollgerichte nur an das Appellationsgericht zu Cöln Statt findet.

Von der hier vorgeschriebenen Ausdehnung bleiben die Führer von Fahrzeugen, welche zum Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke und andern Gegenständen von einem Ufer an das gegenüberliegende bestimmt sind, ingleichen die der Marktschiffe und der Nachen unter 300 Centner Ladungsfähigkeit ausgenommen.

Cabinets-Ordre vom 30. Juni 1834.
Gesetz-Samml. für 1834. S. 145.

XV. Regulativ wegen Ausübung der Rheinschifffahrt von Preussischen Unterthanen, und wegen des Lootsendienstes auf dem Rheine. Vom 5. August 1834.

A. Vorbemerkung.

§. 1328.

Durch die Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins vom 31. März 1831 sind die nähern Bestimmungen über die Befugniss zur Ausübung der Rheinschifffahrt, so wie über den Lootsendienst auf dem Rheine, den einzelnen Uferregierungen vorbehalten, und es sind bei der Unzulänglichkeit der frühern Verordnungen, die nachfolgenden Bestimmungen angeordnet worden.

Ges. Samml. für 1834. S. 149.

B. Von der Befugniss, die Schifffahrt auf dem Rheine auszuüben.

§. 1329.

Die Befugniss Preussischer Unterthanen zum Betriebe der Rheinischen Schifffahrt zum Güter-Transporte ist verschieden:

Digitized by Google

1) für die Befahrung des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung von dem Puncte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer und umgekehrt, ingleichen für die Befahrung der in den Rhein ausmündenden Nebenflüsse, nach den Bestimmungen der Art. 42. 45 der Uebereinkunft vom 31. März 1831;
2) für die Fahrt auf der zum Preussischen Gebiete gehörigen Strohmstrecke, oder auf gewissen Theilen derselben, wenn solches begehrt wird.

Regulativ vom 5. Aug. 1834. §. 1.

§. 1330.

Wer die Schifffahrt auf dem Rheine betreiben will, ist gehalten, bei der Regierung zu Cöln vorher ein Patent zu lösen, welches nach Erledigung der Erfordernisse, die nach den folgenden Regeln dessen Ertheilung bedingen, nach Verschiedenheit der Fälle ausgefertigt wird.

a. a. O. §. 2.

§. 1331.

Das Patent ist:

a) von demjenigen, welcher Eigenthümer des Schiffes ist, wenn er das Schiff selbst führt (dem Patrone), und
b) von denjenigen, welche Schiffe dritter Personen zur selbstständigen Führung und Verwaltung übernehmen (den Führern, sonst auch Setzschiffer, Schiffscapitaine genannt), auszuwirken.

Es ist in gleicher Weise auch von denjenigen zu erwerben, welche von den Nebenflüssen aus die Schifffahrt auf dem Rheine betreiben wollen.

a. a. O. §. 3.

§. 1332.

Unter dem Patente ist, mittelst eines kostenfrei auszufertigenden Vermerks von der Ortsobrigkeit, das Schiff dem Namen und der Ladungsfähigkeit nach zu bezeichnen, für welches das Patent gültig ist, zugleich auch anzugeben, ob das Schiff Eigenthum des Inhabers des Patentes ist, oder wem es sonst eigenthümlich gehört.

Im ersteren Falle fertigt die Obrigkeit am Wohnorte des

Digitized by Google

Patent-Inhabers den diesfälligen Vermerk; im zweiten Falle besorgt solches die Obrigkeit am Wohnorte des Eigenthümer des Schiffes, auf Grund der Erklärung des Letztern, dass das Schiff dem Patent-Inhaber zur Führung überwiesen worden sei.

Das Schiff, für welches das Patent gültig erklärt wird, muss in allen Fällen entweder allein Eigenthum eines Preussischen Unterthans sein, oder, wenn mehrere Eigenthümer sind, nur ausschliesslich Preussischen Unterthanen angehören.

a. a. O. §. 4.

§. 1333.

Derjenige, auf welchen das Patent lautet, muss dasselbe, wenn das Schiff, welches er führt, in der Fahrt oder in der Ladung begriffen ist, bei sich führen, um sich damit, wo es nöthig ist, ausweisen zu können.

a. a. O. §. 5.

§. 1334.

Eines Patents bedürfen nicht diejenigen, welche entweder:

a) für eigene Rechnung beladene Schiffe selbst führen, oder

b) frachtweis beladene Schiffe von nicht mehr als fünf Lasten Ladungsfähigkeit führen,

vorausgesetzt, dass sie die Preussische Binnenfahrt nicht überschreiten.

Ein Patent ist überhaupt nicht erforderlich für Lichterfahrzeuge, die einem Hauptschiffe als Zubehör folgen, und zu streckenweisen Ueberladungen an seichten Stellen gebraucht werden.

a. a. O. §. 6.

§. 1335.

Einer der Regierung zu Cöln untergeordneten Commission ist die Prüfung der Fähigkeiten derer zugewiesen, die sich um ein Schiffer-Patent bewerben.

Diese Commission besteht aus dem Wasserbau-Inspector, einem von der Handelskammer zu Cöln zu deputirenden Mitgliede, dem Hafen-Commissarius und einem patentirten Schiffer, welcher das Ruder zeither selbst geführt hat; in Er-

Digitized by Google

mangelung eines solchen ist ausser einem patentirten Schiffer noch ein Schiffsgehülfe zuzuziehen, der sich vorzugsweise mit dem Steuermannsdienste beschäftigt hat.

Die Commission versammelt sich vier Mal im Jahre, und zwar im April, Juni, September und November am ersten Montage, oder, wenn dieser auf einen gesetzlichen Feiertag fällt, an dem nächstfolgenden Tage, und bleibt so lange beisammen, bis die Prüfung derer, die ein Patent nachgesucht haben, vollendet ist.

Der Wasserbau-Inspector führt den Vorsitz, und weitere Geschäftsanweisung wird, so weit solche nöthig ist, von der Regierung zu Cöln ertheilt.

a. a. O. §. 7.

§. 1336.

Wer ein Schiffer-Patent nachsucht, muss sich bei dieser Commission melden, und bestimmt angeben, für welchen Fall, nach den Unterscheidungen des §. 1, er dasselbe begehrt.

a. a. O. §. 8.

§. 1337.

Der Anmeldung muss beigefügt sein:

a) ein Attest der Preussischen Ortsobrigkeit, dass der Anmeldende lediglich Preussischer Unterthan ist und sein bestimmtes Domicil am Orte hat, dass derselbe hinlängliche Fähigkeit im Lesen, Schreiben und Rechnen besitzt, und dass seine Führung besonders auch in Bezug auf Nüchternheit untadelhaft ist;

b) ein Attest von mindestens zwei Patronen oder Führern, dass bei ihnen die Schifffahrt practisch mit solchem Erfolge erlernt worden, dass dem Candidaten, ihrer Meinung nach, die Schiffsleitung und Verwaltung in dem nachgesuchten Umfange selbstständig anvertraut werden kann.

Es muss in diesen Attesten angegeben sein, welche Strecken des Rheins der Bewerber um ein Patent, bei den Ausstellern befahren hat, und ob er dabei die Führung des Ruders mit besorgt hat;

c) eine Aeusserung des Handelsstandes, ob er gegen die Bescheinigung unter a und b etwas zu erinnern habe.

Digitized by Google

Diese Aeusserung wird von dem Handelsstande eines Freihafenplatzes am Rheine gegeben; wo eine Handelskammer besteht, durch diese, in deren Ermangelung von anerkannten Handelsvorständen; wo auch letztere fehlen, ist die Bescheinigung a, nach vorgängiger Rücksprache mit denjenigen Kaufleuten des Orts und der Umgegend, welche in dem Falle sind, häufig Güterversendungen rheinwärts zu besorgen, auszufertigen, und dass dies vorausgegangen, darin zu erwähnen; die Bescheinigung b aber von der Ortsobrigkeit, nach zuvorgegangener Erörterung, in eben der Art zu beglaubigen.

Hält sich der Anmeldende über die Versagung der nöthigen Bescheinigungen, oder durch die Erinnerungen dagegen beschwert, so kann er bei der Regierung, zu welcher sein Wohnort gehört, auf nähere Erörterung antragen, welche durch den Rheinschifffahrts-Inspector dieselbe veranlassen, und nächstdem, dem Ausgange der Untersuchung nach, über die Erledigung der vorhanden gewesenen Bemängelungen eine Bescheinigung ertheilen wird.

a. a. O. §. 9.

§. 1338.

Wird das Patent ausdrücklich nur für die Befahrung einer bestimmten Strecke verlangt, so ist diese genau anzugeben.

Sind innerhalb derselben Freihäfen belegen, und soll in denselben Ladung eingenommen werden, so gelten gleichfalls die Bestimmungen des §. 9 unter a bis c.

Im andern Falle sind nur die in diesem §. 9 unter a und b verlangten Bescheinigungen beizubringen.

a. a. O. §. 10.

§. 1339.

Nachdem die so belegte Anwendung an die im §. 7 erwähnte Commission gelangt ist, veranlasst sie die nähere Prüfung des Bewerbers, die den Zweck haben muss, sich eine möglichst vollkommene Ueberzeugung darüber zu verschaffen, dass der Bewerber alle erforderlichen Eigenschaften in dem Grade besitzt, dass ihm das Gut des Handelsstandes mit dem Vertrauen übergeben werden kann, er werde solches unter allen Umständen mit sachgemässer Vorsorge zu wahren wissen.

Es ist der Commission überlassen, wie weit sie ihre Prü-

Digitized by Google

fung, um zu diesem Resultate zu gelangen, auszudehnen für nöthig erachtet.

Doch muss die Prüfung berühren die Erprobung der Kenntniss:

a) von dem gehörigen Zustande eines Schiffes, um solches mit voller Sicherheit für die Güter befrachten, und diese an den Ort ihrer Bestimmung bringen zu können;

b) über die Beschaffenheit und Führung des Steuerruders;

c) vom Schiffs-Inventario und dessen Gebrauche nach Verschiedenheit vorkommender, besonders bedenklicher Fälle;

d) von dem richtigen Gebrauche der Segel, der Zugvorrichtung, oder anderer bewegender Kräfte, besonders in schwierigen Fällen;

e) über das Verhalten und beste Benehmen bei eintretenden Unglücksfällen;

f) von der Beschaffenheit des Fahrwassers im Rheine und der Topographie des Strohmes;

g) von der verschiedenen und der besten Ein- und Ausladeweise, von der Ordnung der Waaren in Rücksicht auf ihre Eigenschaft am Bord des Schiffes, was bei deren Empfangnahme im Interesse der Empfänger zu beachten, und was bei längern Fahrten vorzusehen, um das Verderben der Waaren zu verhüten, oder wenn es eingetreten, möglichst unschädlich zu machen;

h) von der Rheinschifffahrts-Verfassung und den Territorial-Zollverfassungen, und zwar in so weit, dass durch Fehlgriffe für die Beförderung der Waaren nicht Verzug oder Nachtheil entstehe.

a. a. O. §. 11.

§. 1340.

Die Prüfung erfolgt in der Art,

dass gewisse Fragen zur schriftlichen Beantwortung übergeben werden, über mehrere andere mündliche Befragung und Besprechung Statt findet, und dass dem Candidaten unter den Augen eines Gliedes der Commission verschiedene Verrichtungen, oder deren Leitung auf einem Schiffe selbst, oder an dem Ufer übertragen werden, wozu auch Probefahr-

Digitized by Google

ten auf einige Meilen, vornehmlich bei ungünstiger Witterung, nach Umständen treten können.

a. a. O. §. 12.

§. 1341.

Ueber die Prüfung wird eine Verhandlung geführt, diese mit einem Gutachten der Commission über die nachgewiesene Qualification des Bewerbers zur Erlangung des Patents, oder mit bestimmter Angabe der Eigenschaften, welche ihm dazu, und in welchem Grade, noch abgehen, geschlossen, und solche der Regierung in Cöln übergeben.

a. a. O. §. 13.

§. 1342.

Die Regierung ertheilt das Patent kostenfrei. Für die Prüfung ist aber eine Gebühr von sechs Thalern für den Prüfungsfall unter Nr. 1, und von drei Thalern für den Prüfungsfall unter Nr. 2 §. 1 zu erheben.

Im Falle nicht vollständig nachgewiesener Qualification sind in dem zurückweisenden Bescheide die Gründe, weshalb die Patent-Ertheilung nicht erfolgen kann, bestimmt auszudrücken. Dem Bewerber bleibt überlassen, die ihm abgehenden Kenntnisse und Fertigkeiten sich annoch anzueignen, und sich demnächst zu einer weitern Prüfung zu melden, welches jedoch erst nach dem Verlaufe eines Jahres geschehen kann. In diesem Falle ist die oben bestimmte Taxgebühr von resp. sechs und drei Thalern gleichfalls zu entrichten, für die folgenden Prüfungen jedoch nur die Hälfte derselben anzusetzen.

a. a. O. §. 14.

§. 1343.

Die Taxgebühren für die Prüfungen sind zunächst zu den etwa nothwendigen dienstlichen Ausgaben der Commission bestimmt, der Ueberschuss wird jährlich unter die nicht besoldeten Glieder der Prüfungs-Commission nach dem Verhältnisse ihrer mehrern oder mindern Beschäftigung bei derselben, von der Regierung zu Cöln vertheilt, die dazu die Vorschläge des Vorsitzenden der Commission erfordern, und den Umständen gemäss berücksichtigen wird.

a. a. O. §. 15.

Digitized by Google

§. 1344.

Ohne Prüfung, wie sie vorher vorgeschrieben, erhalten auf Anmeldung das Patent:

a) diejenigen Schiffer, Setzschiffer und Schiffsmeister, welche früher zur Gilde gehörten, sofern sie ausschliesslich Preussische Unterthanen sind, ferner diejenigen, welche bereits im Besitze einer ihnen durch die Regierung zu Coblenz oder Cöln oder Düsseldorf ertheilten Erlaubniss zum Betriebe der Schifffahrt auf dem Rheine sind, und solche seither wirklich in Führung von Fahrzeugen von mindestens 100 Lasten Ladungsfähigkeit ausgeübt haben, für die Rheinische Schifffahrt in der oben §. 1 Nr. 1 angegebenen Ausdehnung;

b) diejenigen, welche eine solche Erlaubniss bereits haben, aber nur Schiffe von minderer Tragbarkeit als 100 Lasten führten, für die kleine Fahrt §. 1 Nr. 2, und zwar für diejenige Strecke, welche sie seither befahren haben.

Nach Ablauf von sechs Monaten nach Publication dieser Bestimmungen dürfen die oben (unter a und b) gedachten Personen, ohne das vorschriftsmässige Patent die Rheinische Schifffahrt nicht weiter ausüben.

a. a. O. §. 16.

§. 1345.

Das zum Betriebe der Rheinischen Schifffahrt erlangte Patent ist zum Nachweise der Qualification zur Seeschifffahrt nicht ausreichend. Vielmehr muss von demjenigen, welcher die Seefahrt betreiben will, die Qualification durch Ablegung einer besondern Prüfung, wie sie in den Preussischen Seehäfen Statt findet, besonders dargethan werden.

a. a. O. §. 17.

§. 1346.

Die durch das Patent erlangten Befugnisse sind von selbst erloschen, wenn der Inhaber aufhört, Preussischer Unterthan zu sein.

a. a. O. §. 18.

Digitized by Google

§. 1347.

Durch richterlichen Ausspruch wird der Inhaber der Patentsbefugnisse verlustig:

a) wenn solches schon in gesetzlichen Bestimmungen beruhet, wie unter andern in §. 114 der Zollordnung vom 26. Mai 1818 a) vorgeschrieben ist;

b) wenn der Inhaber wegen Betrugs, Diebstahls, Unterschlagung, Fälschung oder Meineides bestraft worden, in welchen Fällen die Entscheidung denjenigen Gerichten zusteht, welche in der Hauptsache zu entscheiden haben.

a. a. O. §. 19.

a) Vergl. Gesetz-Samml. für 1818. S. 132.

§. 1348.

Ausserdem tritt der Verlust des Patents ein:

c) wenn der Inhaber civilrechtlich zum Schadenersatze verurtheilt worden, für Güter, die ihm anvertraut worden, und er deren Vernichtung oder Beschädigung in böslicher Absicht veranlasst oder zugelassen hat;

d) wenn der Inhaber civilrechtlich zum Schadenersatze der ihm anvertrauten Güter, sofern solche einen Theil der Ladung bilden, wegen grober Fahrlässigkeit dreimal zu einem Betrage von mehr als zweihundert Thalern verurtheilt worden;

e) wenn durch grobe Fahrlässigkeit oder Unvorsichtigkeit eine Schiffsladung untergeht;

f) wenn dem Inhaber öftere Trunkenheit oder anharrende Vernachlässigung seiner Pflichten erwiesen wird.

In den Fällen unter c — f erfolgt die Entscheidung bei der Regierung zu Cöln, welche, nach vollständigem Vortrage über die zur Sprache gebrachten Thatsachen, in der Plenar-Sitzung über die Entziehung oder Nichtentziehung des Patents ein Resolut abfasst, und dasselbe unter Angabe der Gründe ausfertigen, demnächst aber dem Inhaber zum Protocolle eröffnen lässt.

Gegen das auf Entziehung des Patents gerichtete Resultat steht dem Inhaber, mit Ausschluss der Berufung auf richterliche Entscheidung, innerhalb einer präclusivischen

Digitized by Google

Frist von 4 Wochen, der Recurs an das Finanz-Ministerium offen.

a. a. O. §. 20.

§. 1349.

Damit in den Fällen c und d des §. 20 die Sache anhängig werden könne, haben diejenigen Kläger, welche im Civilwege einen Schadenersatz erstritten, dem Rheinschifffahrts-Inspector des dritten Inspections-Bezirkes das Urtheil zur Einsicht und Kenntnissnahme mitzutheilen, wogegen er für die Fälle e und f das Material zur Anklage zu sammeln und an diejenigen, die davon Wissenschaft haben, um Mittheilung der erforderlichen Nachrichten sich zu wenden hat. Der Schifffahrts-Inspector stellt hiernach die Anklage auf und reicht dieselbe der Regierung zu Cöln ein. Diese lässt sodann die Thatsachen, auf welche es ankommt, zum Protocolle untersuchen und instruiren, und den Angeschuldigten umständlich vernehmen. Nach geschlossener Instruction ist ihm nach seiner Wahl die endliche defensive Erklärung zum Protocolle oder die Einreichung einer Vertheidigungsschrift, binnen einer den Umständen nach zu bestimmenden präclusivischen Frist, gestattet.

a. a. O. §. 21.

§. 1350.

Das Erlöschen der Patent-Bewilligung ist in dem Falle des §. 18 von den Handelskammern, Vorstehern der Kaufmannschaft und auch von den patentirten Schiffern dem Schifffahrts-Inspector anzuzeigen. In den Fällen des §. 19 unter a und b bewirkt diese Anzeige die Behörde, welche ein rechtskräftiges Urtheil zu vollstrecken hat, unter dessen Beifügung in beglaubter Abschrift. In den Fällen des §. 20 unter c, d, e, f, muss die Regierung zu Cöln die Entscheidung dem Rheinschifffahrts-Inspector mittheilen.

a. a. O. §. 22.

§. 1351.

Der Rheinschifffahrts-Inspector fordert demnächst den Inhaber des Patents zu dessen Rückgabe auf; wenn solches in angemessener Frist nicht erfolgt, macht er im Falle des

Digitized by Google

§. 18 das Erlöschen des Patents unter Bemerkung der Veranlassung, in den Fällen der §§. 19 und 20 aber, dessen Entziehung unter Allegirung des richterlichen Urtheils oder des ergangenen Resoluts, vermittelst der Amtsblätter zu Cöln, Coblenz und Düsseldorf bekannt. In allen Fällen giebt er dem Ober-Inspector für das Rheinschifffahrtswesen zu Mainz davon Nachricht.

a. a. O. §. 23.

C. Von dem Lootsendienste auf dem Rheine.

§. 1352.

Die Patrone oder Führer beladener Fahrzeuge, mit Ausnahme derer, welche blos mit Eigengut beladen sind, oder eine geringe Einsenkung haben, sind verbunden, für diejenigen Strohmstrecken, deren sichere Passirung wegen der schwierigen Beschaffenheit des Fahrwassers eine ganz genaue Localkenntniss erfordert, einen concessionirten Lootsen an Bord zu nehmen, welcher auf Verlangen des Patrons oder Führers die Führung des Steuerruders und des Fahrzeuges übernehmen muss.

a. a. O. §. 24.

§. 1353.

Die Stellen, an welchen die Annahme eines Lootsen nöthig ist, und die Strohmstrecken, auf denen derselbe an Bord behalten werden muss, werden genau bestimmt und öffentlich bekannt gemacht, wobei zugleich für jede Strecke besonders festgesetzt wird, bei welcher Einsenkung die Annahme eines Lootsen dem freien Entschlusse des Patrons oder Führers des Fahrzeuges überlassen bleibt.

a. a. O. §. 25.

§. 1354.

Die Verrichtungen der Lootsen können nur von demjenigen ausgeübt werden, welcher hierzu von der betreffenden Regierung eine Concession erhalten hat.

a. a. O. §. 26.

§. 1355.

Diese Concession darf nur solchen Personen ertheilt wer-

Digitized by Google

den, welche durch eine von ihnen bestandene Prüfung ihre Befähigung zur Ausübung des Lootsendienstes überzeugend dargethan haben.

Die hiernach erforderliche Prüfung ist daher insbesondere zu richten:

1) auf die genaueste Localkenntniss derjenigen Strecke, für welche der zu Prüfende die Concession zur Ausübung des Lootsendienstes nachsucht;

2) auf die Kenntniss, mit Fahrzeugen von verschiedener Bauart bei jedem Winde und Wetter manövriren zu können;

3) auf die vollständigste Bekanntschaft mit den Hülfsmitteln in Gefahren.

a. a. O. §. 27.

§. 1356.

Die auf den Grund der bestehenden Prüfung von der betreffenden Regierung zu ertheilende Concession muss die Strohmstrecke, für welche dieselbe gültig ist, genau bezeichnen; auf andern Strecken den Lootsendienst zu verrichten, ist der Inhaber nicht berechtigt, es sei denn, dass er für diese seine Befähigung gleichfalls nachgewiesen, und eine besondere Concession auch für diese Strecken erlangt hätte. Für die Prüfung, so wie für die Concession sind keine Gebühren zu entrichten.

a. a. O. §. 28.

§. 1357.

Diejenigen Personen, welche früher schon zur Ausübung des Lootsendienstes berechtigt gewesen sind, erhalten für die Strecken, auf denen sie den Lootsendienst bisher verrichtet haben, die Concession ohne vorgängige Prüfung. Sie sind verbunden, innerhalb einer von der betreffenden Regierung näher zu bestimmenden Frist ohne die vorschriftsmässige Concession den Lootsendienst nicht auszuüben.

a. a. O. §. 29.

§. 1358.

Die Concession zur Ausübung des Lootsendienstes geht in eben den Fällen und in eben der Art verloren, wie hinsichtlich

Digitized by Google

des Verlustes der Berechtigung zur Ausübung der Schifffahrt in den §§. 19 — 23, welche hier gleichmässig Anwendung finden, vorgeschrieben ist.

a. a. O. §. 30.

§. 1359.

Die Ausführung der obigen, den Lootsendienst betreffenden Vorschriften, und der Erlass der deshalb erforderlichen weitern Anordnungen, bleibt dem Finanz-Ministerium vorbehalten.

a. a. O. §. 31.

§. 1360.

Die Annahme solcher Gehülfen, welche während der Fahrt die Führung des Steuerruders, und die Assistenz bei der Schiffsverwaltung übernehmen (der Steuerleute), bleibt lediglich dem Ermessen der Patrone oder Führer überlassen.

Eine Prüfung über die Befähigung zum Steuermannsdienste und eine Concessionirung zur Ausübung der letztern, findet nicht Statt.

a. a. O. §. 32.

D. Von der Bestrafung unbefugter Ausübung der Schifffahrt oder des Lootsendienstes auf dem Rheine.

§. 1361.

Diejenigen Preussischen Unterthanen, welche die Rheinschifffahrt betreiben, ohne durch ein vorschriftsmässiges Patent dazu überhaupt oder für die befahrende Strecke berechtigt zu sein, sind mit einer Geldstrafe von fünf bis fünfzig Thalern, welche im Falle des Unvermögens in verhältnissmässige Gefängnissstrafe zu verwandeln, zu bestrafen. Ausgenommen sind jedoch diejenigen, welche nach den obigen Bestimmungen überhaupt keines Patents bedürfen, ingleichen die im §. 16 gedachten Personen innerhalb der dort bestimmten Frist.

a. a. O. §. 33.

§. 1362.

Die in dem §. 33 festgesetzte Strafe trifft auch diejenigen, welche nach Ablauf der in Gemässheit des §. 29 von der be-

Digitized by Google

treffenden Regierung zu bestimmenden Frist, die Verrichtungen des Lootsen auf dem Rheine ausüben, ohne sich über die Berechtigung dazu durch eine auf die Strecke, wo sie den Lootsendienst verrichten, lautende Concession ausweisen zu können.

a. a. O. §. 34.

§. 1363.

Wer es unterlässt, das erhaltene Patent, wie vorgeschrieben (§. 5), bei sich zu führen, verfällt in eine Strafe von 1 Rthlr. bis 10 Rthlrn.

a. a. O. §. 35.

§. 1364.

Die Festsetzung und Vollstreckung der Strafen (§§. 33, 34, 35) erfolgt durch die Rheinzollgerichte nach den Bestimmungen, welche in der besondern Verordnung über die Einrichtung dieser Gerichte enthalten sind, mit der Maassgabe, dass die Entscheidung in zweiter Instanz nur dem Appellationsgerichte zu Cöln zusteht.

a. a. O. §. 36.

Digitized by Google

ZEHNTER ABSCHNITT.

Von der Schifffahrt auf der Mosel, der Saar, dem Neckar, dem Main u. s. w.

I. Im Allgemeinen.

§. 1365.

In Betreff der correspondirenden Grundsätze für die Nebenflüsse des Rheins vergl. Art. 117 der B. A. und: Articles concernant la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escault.

Die Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831 enthielt, unter den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels, sub 53 die Bestimmung, dass jedes zum ersten Male den Rhein befahrende Schiff, hinsichtlich seiner Tauglichkeit für den Theil des Rheins, für welchen es bestimmt ist, so wie seiner Bauart, Einrichtung und Bemannung vorher von Sachverständigen untersucht werden und über den gehörigen Befund ein Zeugniss erhalten, dass diese Untersuchung ferner jährlich wiederholt werden soll, aber auf Verlangen auch öfter geschehen kann und dass der Versender von Waaren für fremde Rechnung für den Schaden haften muss, den diese durch Mängel eines Schiffes erleiden, von dessen Tauglichkeit er sich durch jenes Attest nicht überzeugt hat.

Diese Bestimmungen sind durch die Cabinets-Ordre vom 6. December 1837 auch auf die Preussischen Schiffe auf der Mosel und Saar ausgedehnt, und dem zu Folge Prüfungs-Commissionen zu Coblenz, Trier und Saarlouis angeordnet, und wegen des Verfahrens bei der Ausführung, so wie wegen der auf den Schiffen zu haltenden Schiffsrevisionsbücher u. s. w. von Seiten des Finanz-Ministerii weitere Instruction unter dem 12. Juli 1838 ertheilt und durch

Digitized by Google

die Amtsblätter der Trierschen und Coblenzer Regierung bekannt gemacht worden. Die Befugniss der gedachten Commissionen erstreckt sich auch dahin, dergleichen Schiffe zugleich für die Fahrt auf dem Rhein durch ihre Zeugnisse zu befähigen.

II. Tarif der an der Mosel zu erhebenden Schifffahrts-Abgaben. Vom 28. December 1836.

§. 1366.

An der Mosel wird an Schifffahrts-Abgaben erhoben:

a) Ein Recognitions-Geld von allen beladenen und unbeladenen Fahrzeugen, welche über Trier ein- und ausgehen, zu dessen Ermässigung jedoch der Finanz-Minister in den geeigneten Fällen ermächtigt ist, nach folgenden Sätzen:

Von einem Fahrzeuge, dessen Ladungsfähigkeit beträgt:

in Centnern zu 50 Kilogrammen.	in Preussischen Lasten zu 4000 Pfund.	Rthlr.	Sgr.
50 und unter 300	$1,\frac{34}{100}$ und unter $8,\frac{03}{100}$	—	3
300 - - 600	$8,_{02}$ - - $16,_{04}$	—	25
600 - - 1000	$16,_{04}$ - - $26,_{73}$	1	20
1000 - - 1500	$26,_{73}$ - - $40,_{09}$	2	20
1500 und darüber.	$40,_{09}$ und darüber.	4	—

Anmerk. Beladene Fahrzeuge, die über Trier ein- und über Coblenz ausgehen, oder umgekehrt, sind von diesem Recognitions-Gelde frei.

b) Der Moselzoll von dem Bruttogewichte der Ladung und zwar zum vollen Satze

	Für den Ctr. v. 50 Kilogrammen.		Macht für den Preuss. Ctr.	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
α) abwärts bei dem Moselzollamte zu Trier	3	6	3	$7,\frac{42}{100}$
β) aufwärts, bei dem Mosselzollamte zu Coblenz	2	4	2	$4,\frac{81}{100}$

Für folgende Artikel sind die Sätze ermässigt, und zwar:

Digitized by Google

1) Auf ein Viertheil des Moselzolles:
für diejenigen Artikel, welche nur mit einem Viertheil des Rheinzolles belegt sind;
2) auf ein Zwanzigtheil des Moselzolles:
für diejenigen Artikel, welche beim Rheinzolle auch nur mit einem Zwanzigtheile belegt sind;
3) von Bau- und Nutzholz wird der Moselzoll nach kubischem Maasse erhoben und zwar vom Kubikmeter oder $32\frac{346}{1000}$ Preuss. Kubikfuss:
aa) Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirsch-, Birn-, Apfel- und Kornelholz,
das Dreifache der Sätze unter b,
bb) Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlen- und anderes weiche und harzige Holz, das Ein- und Einhalbfache der Sätze unter b;
4) diejenigen Artikel, welche vom Rheinzolle frei sind, erlegen auch keinen Moselzoll;
5) die besondern Befreiungen vom Rheinzolle finden in gleicher Art auch auf den Moselzoll Anwendung.

Digitized by Google

EILFTER ABSCHNITT.

Von der Moldauschifffahrt.

§. 1367.

Das Reglement für die Moldauschifffahrt, erlassen zu Prag am 31. Januar 1832, verordnet:

Art. 1. Die Schifffahrt auf der Moldau soll von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis zu seinem Ausflusse in die Elbe und umgekehrt aus der Elbe, in Bezug auf den Handel völlig frei sein, dergestalt, dass die Ausübung der Moldauschifffahrt einem Jeden gestattet ist, welcher, mit einem geeigneten Fahrzeuge versehen, hierzu den von dem Landesgubernium ausgefertigten Erlaubnissschein erhalten hat.

Art. 2. Alle auf der Elbe patentisirten Schiffer haben das Recht, mit ihren Fahrzeugen auf der ganzen schiffbaren Moldau Frachtfahrt zu betreiben, so wie die mit den vorgeschriebenen Erlaubnissscheinen versehenen Moldauschiffer berechtigt sind, die Elbe in ihrem ganzen schiffbaren Laufe zu befahren.

Art. 3. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen der Transporte beruhen lediglich auf der freien Uebereinkunft der Schiffer und der Versender, oder deren Committenten.

Art. 4. Zwei oder mehrere Städte können unter sich Rang- oder Beurtfahrten errichten, d. h. mit einer beliebigen Anzahl von Schiffern, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehre für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und der Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit den bestehenden Gesetzen und namentlich der gegenwärtigen Verordnung nicht im Widerspruche stehende Bedingungen feststellen. Dergleichen Verträge sind jedoch nach erfolgter Genehmigung des Landesguberniums zur Kenntniss des Publicums zu bringen.

Art. 5. Die von der Schifffahrt auf der Moldau zu ent-

Digitized by Google

richtende Abgabe ist der Moldauzoll, welcher von allen Ladungen und Flössen bei den durch gegenwärtige Verordnung festgesetzten Erhebungsämtern entrichtet werden muss.

Ausser dieser Abgabe soll von der Schifffahrt auf der Moldau, so lange nämlich die Ladung den Fluss nicht verlassen hat, keine andere Gebühr unter was immer für einem Namen geforwerden.

Art. 6. Der Moldauzoll soll in der Regel nach dem Gewichte berechnet und erlegt, dabei aber der Niederösterreichische Centner pr. 100 Pf. zum Grunde gelegt werden.

Bei dem Längenmaasse wird der Wiener Fuss gebraucht.

Art. 7. Für die ganze Strecke von Budweis bis Melnik, und umgekehrt, ist der Moldauzoll auf 10 Kr. Conv. Münze für den Centner Bruttogewicht dergestalt festgesetzt, dass für die Strecke zwischen Prag und Budweis 6 Kr., für die zwischen Prag und Melnik aber 4 Kr. erhoben werden.

Art. 8. Um jedoch die innere Industrie und die Ausfuhr der Landesproducte zu befördern, zugleich auch den Verkehr mit den ersten Lebensbedürfnissen zu begünstigen, und die Verführung mehrerer Gegenstände von grösserem Gewichte und geringerem Werthe zu erleichtern, soll rücksichtlich dieser folgende verhältnissmässige Herabsetzung Statt finden.

Auf ein Viertheil des Moldauzolles werden nachstehende Artikel ermässiget:

Ambosse, Anker, Asche (unausgelaugte), Bier (mit Ausnahme des fremden), Blei, Bleierz, Bohnen, Bolus, Bomben, Borsten (Schweins-), Drath (eiserner), Eisenblech ohne Unterschied, Eisen (gegossenes), Erbsen, Erz, Geflügel, Gerste, Glas ohne Unterschied, Glasgalle, Graupen, Gries und Grütze von allen Getreidearten, Gusseisenwaaren (grobe), Hafer, Hirse, Holzkohlen, Hornspitzen und Hornplatten, unverarbeitete Kanonen, Kienruss, Knoppern, Korn (Roggen), Kreide (weisse, schwarze, rothe), Kümmel, Kugeln (eiserne), Lafetten, Linsen, Lohrinde (Borke), Marmor, rohes Mehl (aller Getreidearten), metallische Mineralerde, Mineralwässer, Mörser (Bomben), Münzkrätze, eiserne Nägel (gegossene), Ocker, Oelkuchen, Pech, Platten (marmorne und dergl.), Rindshörner und Füsse,

Digitized by Google

Rothstein, Saamen aller Art, als: Anis, Fenchel, Hanf, Rübsaamen u. s. w., Salz (Küchen-, See- und Stein-), Sauerkraut, Schleif- oder Wetzsteine (feine), Spelz, Stangeneisen (geschmiedetes), Theer, Trippel, Wachholderbeeren, Weizen, Wicken.

Auf ein Fünftheil des Zolles:

Gröbere Böttcher- und andere Holzwaaren, als: Leitern, Mulden, Schaufeln, Schwingen und dergl., Feldgeräthe, so wie die gröbern Korbsorten zu Fastagen von Baumwurzeln u. s. w., leere Fässer, Kisten und Tonnen, Früchte (gedörrtes Backobst), Hagebutten (gedörrte).

Auf ein Zehntheil:

Bau- und Nutzholz, Blut (vom Schlachtvieh), Butter und Käse (frischer), Eier, Eisen (altes), Knochen, Laugenfluss, Milch, Schmelztiegel aller Art, Steingeschirr (gemeines), Töpferwaare.

Auf ein Zwanzigtheil:

Braunkohle, Brennholz, Busch aller Art, Cichorienwurzel, Eicheln, Faschinen, Früchte (frische), Obst, Gemüse (frisches), Gras und Heu, Gips, Kalk, Nüsse aller Art, Rohr (Dach-, Schilf- und Stuhl-), Seegras, Stroh, Torf, Weintrauben, Wellen (Brandbusch), Wurzeln (essbare).

Auf ein Vierzigtheil:

Alaun- und Vitriolstein, Asche (ausgelaugte), Drusen (Trester), Dünger, als: Mist, Mergel, Stoppeln u. s. w., Flossgeräthe (rückgehende), Galmeistein, Glas- und Topfscherben, Kalkstein, Kufen, Rinnen und Tröge u. s. w. von Stein, Kies (gemeiner Stein-), Leinpferde zu Wasser rückgehende), Mörtel von Ziegel- und Tuffstein (Trass), Mühlsteine, Pfeifenerde, Pflastersteine, Sand- und Bruchsteine aller Art, Schiefer (Dach-), Steinkohlen, Thon, Töpfer- und Walkerde, Tuffstein, Ziegel (gebrannte und Luft-), Ziegelcement.

Art. 9. Der Moldauzoll wird in Prag nach Maassgabe der befahrenen und zu befahrenden Strecke erhoben, und zwar an einem der nachstehenden, mit den erforderlichen

Digitized by Google

Beamten versehenen Moldauzollämtern: Wegton, Töpferwache, Karlsthor und letzter Pfennig.

Art. 10. Bei allen Schiffern und Flössern, welche von der Elbe kommend mit einem Manifeste, so wie es in der Elb-Acte vorgeschrieben ist, versehen sind, soll der Zoll auf den Grund dieses Manifestes berechnet und erlegt werden.

Wenn in diesen Manifesten das Frachtquantum in Hamburger Centnern ausgedrückt ist, so soll zur Ausgleichung dieses um beiläufig $4\frac{2}{3}$ geringern Centners von den Zollbeamten $4\frac{2}{3}$ vom entfallenden Zollbetrage zu Gunsten des Schiffers in Anschlag gebracht werden.

Art. 11. Desgleichen soll allen Schiffern und Flössern, welche ihre Ladung auf der Moldau einnehmen, gestattet sein, sich mit Manifesten nach dem durch die Elb-Acte vorgeschriebenen Schema zu versehen, und in diesem Falle die Verzollung in derselben Art, wie in dem vorstehenden Artikel ausgedrückt ist, vorgenommen werden.

Art. 12. Da indessen die Anfertigung der durch die Elb-Acte vorgeschriebenen Manifeste vorzüglich wegen der Reduction auf Gewicht bei Artikeln, welche im gewöhnlichen Verkehre nicht gewogen werden, mit einigem Zeitverlust und Unbequemlichkeit verbunden ist, so wird zur Erleichterung der innern Schifffahrt denjenigen Flössern und Schiffern, deren Ladungen in einem an der Moldau gelegenen Orte eingenommen und nach einem ebenfalls an diesem Flusse liegenden Orte bestimmt sind, gestattet, einfachere Declarationen oder Ladungsverzeichnisse, wie sie in dem nachstehenden Artikel näher bezeichnet werden, beizubringen, auf deren Grund der Moldauzoll berechnet, und nach dem Tarife entrichtet wird.

Art. 13. Der Schiffer, welcher auf seiner Fahrt die Moldau nicht verlässt, muss in Ermangelung eines Manifestes über seine Ladung ein nach einem (besonders vorgeschriebenen) Schema ausgefertigtes Ladungsverzeichniss oder Mauthansage haben, woraus die Gattung und Menge der Ladung, der Bestimmungsort und die Namen der Versender und der Empfänger zu ersehen ist.

Digitized by Google

Die Ladung ist er bei dem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung dieses Verzeichnisses und der Frachtbriefe nachzuweisen verpflichtet. Das Verzeichniss muss von dem Schiffer unterzeichnet, und von einem hierzu verpflichteten Beamten durch amtliche Unterschrift und Siegel beglaubigt sein, und es ist der Schiffer für den Inhalt desselben verantwortlich.

Alle während der Fahrt Statt habenden Bei- oder Abladungen müssen auf dem Ladungsverzeichnisse in derselben Art, wie die ursprüngliche Ladung, vollständig eingetragen werden.

Desgleichen muss der Führer eines Flosses, welcher auf seiner Fahrt die Moldau nicht verlässt, ein ähnliches vollständiges Verzeichniss oder Mauthansage aller Holzarten nach Gattung und Menge bei sich führen, welches er bei dem Zollamte, das er berührt, vorzuzeigen verpflichtet ist.

Art. 14. Auf den Grund der Manifeste, so wie resp. der Ladungsverzeichnisse oder der allenfallsigen Revision der Ladungen, oder des Flosses berechnen die Zollbeamten den zu erlegenden Moldauzoll.

Den erhobenen Betrag verzeichnen sie gehörigen Orts auf dem Manifeste oder dem Ladungsverzeichnisse, beglaubigen solches durch die amtliche Unterschrift, und geben dem Schiffer hierüber eine besondere gedruckte Quittung.

Art. 15. Die Moldauzollämter sind verpflichtet, mit Anwendung aller ihnen zu Gebote stehenden Mittel und mit bester Benutzung der Oertlichkeit, die Abfertigung der Schiffer, bei welcher eine strenge Reihefolge Statt haben muss, so dass der zuerst Angekommene auch zuerst abgefertigt werden muss, möglichst zu beschleunigen, und dieselben nicht länger, als unumgänglich nöthig ist, aufzuhalten.

Art. 16. Eine Zoll-Contravention ist vorhanden, wenn die Ladung eines Schiffes von dem Manifeste oder dem Ladungsverzeichnisse dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der gesetzlichen

Digitized by Google

Abgabe daraus zu entnehmen ist. Die Bestrafung der Zoll-Contraventionen und Defraudationen, so wie das Verfahren dabei, wird nach den diesfalls bestehenden Vorschriften und Gesetzen Statt finden.

Art. 17. Alle früheren in Bezug auf die Moldauschifffahrt erlassenen Gesetze, Verordnungen, Privilegien u. s. w., welche mit den gegenwärtigen Bestimmungen im Widerspruche stehen, sind hiermit aufgehoben.

Art. 18. Die Bestimmungen gegenwärtiger Verordnung sollen vom 1. März 1832 auf der ganzen schiffbaren Moldaustrecke in Wirksamkeit treten.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Digitized by Google

ZWÖLFTER ABSCHNITT.

Von der Schifffahrt auf der Donau.

§. 1368.

Auch in den Oestreichischen Staaten gehören die schiff- und flossbaren Gewässer zum allgemeinen Vermögen des Staats. Dem Landesherrn steht das jus circa flumina publica allein zu, wird von demselben auf allen schiffbaren Flüssen ausgeübt, und kann als ein landesfürstliches Regal nicht in das Privateigenthum übergehen [a]).

Hof-Decret für Böhmen vom 14. Juli 1776.
Hof-Decret für Böhmen vom 9. Januar 1778.

a) Das allgem. bürgerl. Gesetzbuch vom Jahre 1811 §. 287 erklärt Ströhme, Flüsse, Seehäfen und Meeresufer als öffentliche Güter, deren Gebrauch allen Staatsbürgern verstattet ist; jedoch wird daselbst §. 290 in Hinsicht der auf diesen Gebrauch sich beziehenden Abweichungen auf die politischen Verordnungen hingewiesen.

Bereits Maria Theresia hat zur Hebung der Schifffahrtshindernisse eigene Navigations-Directionen in den Provinzen bestellt. Vergl.: System der Oestreichischen administrativen Polizei mit vorzüglicher Rücksicht auf das Erzherzogthum Oestreich unter der Enns, von J. L. E. Grafen v. Barth-Barthenheim. Wien 1829. Bd. 1. S. 614—661.

Ueber die Ertheilung der Navigations-Patente s. Verordn. für Nieder-Oestreich vom 10. Mai 1777, für Steiermark vom 25. Juli 1780, für Böhmen vom 31. Mai 1777.

Ueber die zweckmässige Regelung der Wassermauthen vergl.

Hof-Decrete für Böhmen vom 17. Nov. 1783 und 14. Aug. 1815. Die Verordnungen in Böhmen vom 10. Oct. 1805, 8. Febr. 1812 und 11. März 1814.

§. 1369.

Um die Wasserbauwerke in gehörigem Stande zu erhalten und damit diejenigen Vorschriften zu verbinden, durch welche die Sicherheit der Schifffahrt und die Verhütung

Digitized by Google

jeder Stöhrung derselben durch die Schiffer oder durch andere Personen bewirkt werden sollen, wurden in verschiedenen Oestreichischen Provinzen besondere Schifffahrts-Ordnungen gegeben, namentlich:

die Schifffahrts-Ordnung für Nieder-Oestreich bei Fahrten auf der Donau vom 20. Januar 1770, republicirt am 10. November 1794;

die Schifffahrts-Ordnung für Oestreich ob der Enns bei Fahrten auf der Donau, Salza und dem Inn vom 20. März 1770, republicirt den 12. Mai 1822.

Ausserdem erhielten mehrere Provinzen besondere Flusspolizei-Vorschriften; hierher gehört namentlich:

die Donau-Polizei-Vorschrift für Nieder-Oestreich vom 24. Dec. 1827, publ. durch die Nieder-Oestr. Regierung vom 30. März 1828;

die Flusspolizei-Vorschrift für den untern Theil des Marchflusses, durch das Nieder-Oestr. Circular vom 7. Mai 1828;

die Flusspolizei-Vorschriften für den obern und untern Theil der March und die in dieselbe ausmündenden Flüsse in Mähren vom 5. August 1825;

die Flusspolizei-Vorschrift für die schiffbaren Flüsse der Provinz Steiermark, den Mur-, Drau-, San- und Savestrohm, so wie für die übrigen Flüsse und Bäche daselbst, mittelst Hofkanzlei-Decrets vom 21. September 1826 und der Steiermärkischen Currende vom 9. October 1826 [a]).

Die wesentlichen Bestimmungen derselben bestehen in:

1) Anordnungen, welche die Sicherheit der Personen und Güter auf den Schiffen und der zunächst den Ströhmen gelegenen Grundstücke betreffen, und die Erleichterung in der Benutzung des Strohmes, so weit diese von dem Benehmen des Schiffers abhängt;

2) Anordnungen zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse und der an denselben errichteten Wasserbauwerke;

3) Strafbestimmungen bei Uebertretungen der erlassenen Flusspolizei-Vorschriften, und

Digitized by Google

4) Anordnungen zur Vollziehung und Aufrechthaltung der obigen Maassregeln.

a) Im Lombardisch-venetianischen Königreiche ist die Schifffahrt auf den Seen, Canälen und schiffbaren Flüssen des Landes für Jedermann frei, jedoch die Ausübung derselben zur Sicherheit des Transportes an mehrere polizeiliche Vorschriften gebunden, vergl. Verordnung in Venedig vom 14. November 1815. Ordonnanz der Präfectur in Venedig vom 29. April 1812.

§. 1370.

Die wesentlichen Bestimmungen der Donau-[a]) Polizei-Vorschrift sind folgende:

1) Jeder Schiffsleiter muss sich vor der Abfahrt überzeugen, dass das Schiff sich in vollkommen gutem Stande [b]) befinde und

2) mit den erforderlichen Schiffsgeräthschaften versehen sei.

3) Die Tauchung oder Beladung des Schiffes ist nicht willkührlich. Kleine Fahrzeuge, welche bis 350 Centner tragen, müssen 6 Zoll, grössere wenigstens 9 Zoll mit ihrem obern Rande an der Stelle der tiefsten Eintauchung über dem Wasserspiegel hervorragen. In Oestreich ob der Enns ist für alle Fahrzeuge ohne Unterschied vorgeschrieben, dass sie im beladenen Zustande 9 Zoll ausser dem Wasser stehen.

4) Grössere Schiffe dürfen den Donaustrohm nur unter Leitung und Verantwortung eines hierzu berechtigten Schifffahrtskundigen befahren, dessen Pflicht es ist, die weitere Führung anerkannten Nauführern und Sessthalern [c]), und auch unter diesen nur solchen Personen anzuvertrauen, welche jener Strecke des Strohmes, auf welcher die Fahrt unternommen wird, genau kundig, und nach der Entschliessung vom 30. November 1811 hierüber mit obrigkeitlichen Zeugnissen versehen sind.

5) Wenn gleich die kleine Schifffahrt auf der Donau in Nieder-Oestreich gänzlich frei gegeben wurde (Entschliessung vom 30. November 1811), so müssen doch diejenigen, welche sie betreiben wollen, sich mit Attesten von ihren Ortsobrigkeiten über ihre Fähigkeit

Digitized by Google

versehen, in welchen ihre Namens- und Personsbeschreibungen, so wie auch jene der Gehülfen, wenn sie sich solcher bedienen, enthalten sein müssen.

6) Jedem, der ein Fahrzeug lenkt, ist die Nüchternheit zur strengsten Pflicht gemacht.

7) Nach eingetretener Dämmerung, bei starkem Nebel, heftigem Winde, bei Stürmen und Schauerwetter darf die Fahrt weder begonnen noch fortgesetzt werden.

8) Wenn Auf- und Naufahrende sich begegnen, so hat in der Regel das strohmabwärts fahrende Schiff dem aufwärts fahrenden bei Zeiten auszuweichen. Bei engem Raume befiehlt die Schifffahrts-Ordnung für Oestreich ob der Enns dem Naufahrenden zu landen und dem Auffahrenden die Fahrt frei zu lassen.

9) Schiffe, die zusammenhängen und Doppelgefährte bilden, so wie Flösse, dürfen nie über 7 Klafter breit beladen werden. Wird es hin und wieder nothwendig, an gewissen Stellen einfach zu fahren, so soll hierzu jedes Mal die besondere Anweisung ertheilt werden.

10) Bei der Landung ist jedes Schiff mit guten Seilen an die Haftstöcke gehörig fest zu machen.

11) Bei der Landung sind die Schiffe und Flösse längs des Ufers an den hierzu bestimmten Plätzen so zu stellen, dass sie der Zufahrt so wenig als möglich, in keinem Falle aber der Vorüberfahrt hinderlich sind.

12) Die Entleerung eines gelandeten Schiffes muss binnen drei Mal 24 Stunden nach dem Anlanden beendigt werden; einer ähnlichen Vorschrift ist auch das Beladen der Schiffe unterworfen.

a) Für Baiern s. die Regierungsblätter von 1803, 1808, 1825, 1828, in welchen auf die ältern Localstatuten und Ordnungen hingewiesen wird. Vergl. auch Art. 27, 28 des Baierisch-Würtembergischen Zollvertrags.

b) Ein besonderes Augenmerk hatte man stets auf die Verbesserung des Baues der Schiffe, welche zur Befahrung der Flüsse gebraucht werden. Bereits im Jahre 1772 wurden Schiffszimmerleute aus Mainz nach Un-

Digitized by Google

garn und Böhmen berufen, um durch sie einen Versuch mit Fahrzeugen zu machen, wie sie zur Rheinschifffahrt gebraucht werden; vergl.:
Hof-Resolution für Ungarn vom 12. Februar 1773.
Hof-Resolution für Böhmen vom 7. August 1772.
Hof-Resolution für Böhmen vom 9. November 1772.

c) Nauführer oder Steuermänner (s. Hof-Decret vom 26. Nov. 1820) nennt man diejenigen, welche zur Leitung des Schiffes strohmabwärts angestellt werden; Sessthaler oder Kränzelmeister führen dagegen das Schiff in seinem Zuge gegen den Strohm, und sind mithin dasselbe, was die Steuermänner bei der abwärts gehenden Flussfahrt sind. Nach der Oestreichischen Schifffahrts-Ordnung sind diesen die Fahrt leitenden Personen alle Schiffsknechte untergeordnet; sie sind daher verpflichtet, Ordnung und Verträglichkeit unter dem Schiffsvolke zu erhalten, und die zwischen denselben entstehenden Streitigkeiten zu schlichten.

ANHANG.

Von den Deich-, Strohm- und Uferordnungen und den Verordnungen über die Fischerei.

§. 1371.

Es genügt hier die Angabe der wichtigsten, nach den Provinzen geordneten Gesetze.

I. Deich-, Strohm- und Uferordnungen.

A. Brandenburg.

1) Patent wegen Schonung der Buhnen in der Kurmark und dem Herzogthume Magdeburg, vom 12. Februar 1727.
C. C. M. Th. 4. Abth. 2. Cap. 4. S. 345. Nr. 21.

2) Edict, dass kein Flachs noch Hanf in Flüssen oder andern frischen Wassern, sondern dass derselbe auf vorgeschriebene Art geröthet werden soll, vom 23. Februar 1773.
C. C. M. Th. 5. Abth. 8. Cap. 2. S. 387. Nr. 44.

3) Reglement, wonach die Prignitzer Elbbuhnenarbeit zu verrichten, vom 6. Februar 1787.
C. C. M. Cont. I. S. 11. Nr. 8.

4) Graben- und Schauordnung über das zwischen der Ukermark und Pommern belegene Luch, die Rando genannt, vom 23. Juli 1738.
C. C. M. Cont. I. S. 177. Nr. 32.

Digitized by Google

5) Patent wegen Abstellung der zum Nachtheile und Schaden des neuen Grabens eingerissenen Unordnungen und Missbräuche, vom 3. August 1740.

C. C. M. Cont. I. S. 369. Nr. 41.

6) Reglement, nach welchem sich diejenigen, welche Holz durch den Fehrbelliner Flössergraben nach der Fluth und Havel bringen u. s. w., zu achten haben, vom 24. November 1742.

C. C. M. Suppl. Cont. S. 29. Nr. 25 de 1742.

7) Deich-, Graben- und Wege-Ordnung für das Oderbruch in der Mittel- und Neumark, vom 23. Januar 1769, Cap. 13 u. 15.

Edicten-Samml. von 1769. S. 5121.

8) Graben-Schauordnung für das Havelländische Luch, vom 26. März 1770.

Edicten-Samml. von 1770. S. 6683.

9) Deichordnung für die Altmark, vom 1. September 1776. Tit. 9.

Edicten-Samml. von 1776. S. 265.

10) Deich-, Graben- und Uferordnung für das Netzbruch, vom 14. December 1779. Cap. 11.

Edicten-Samml. von 1779. S. 1631.

11) Graben-Schauordnung des Ruheflusses, vom 19. September 1781. §. 12.

Edicten-Samml. von 1781. S. 589.

12) Graben-Schauordnung für die Graben und Fliesse bei Potsdam, vom 16. Januar 1782. §. 12.

Edicten-Samml. von 1782. S. 785.

13) Edict vom 6. April 1791 wider die Beschädigungen im Drömling und an der Ohre, innerhalb der Altmark.

Edicten-Samml. von 1791. S. 979.

14) Ruppiner Canal-Reglement vom 31. October 1791.

Edicten-Samml. von 1791. S. 229.

15) Declaration des Patents zur Schonung der Buhnen, vom 12. Februar 1727.

D. D. 9. August 1793.

Edicten-Samml. von 1793. S. 1641.

Digitized by Google

16) Fluss- und Schauordnung für den Carthanefluss, vom 30. Juni 1794. §. 34.
Edicten-Samml. von 1794. S. 2345.

17) Deich-, Ufer-, Graben- und Schauordnung für das Wartebruch, vom 27. März 1802.
Edicten-Samml. von 1802. S. 785.

B. Magdeburg.

1) Patent wegen Schonung der Buhnen in der Kurmark und dem Herzogthume Magdeburg, vom 12. Februar 1727.
C. C. M. Th. 4. Abth. 2. Cap. 4. S. 345. Nr. 21.

2) Declaration desselben vom 9. August 1793.
Edicten-Samml. vom 1793. S. 1641.

3) Edict wider die Beschädigung der Meliorationen im Drömling und an der Ohre, innerhalb des Herzogthums Magdeburg vom 9. Mai 1792.
Edicten-Samml. von 1792. S. 979.

C. Ostpreussen und Litthauen.

1) Strohm-, Deich- und Uferordnung für Ostpreussen Litthauen vom 14. April 1806.
Edicten-Samml. von 1806. S. 1.

2) Strohmordnung für den grossen und kleinen Friedrichsgraben in Ostpreussen, vom 14. April 1806.
Edicten-Samml. von 1806. S. 59.

D. Posen.

1) Deich-, Graben- und Uferordnung für das Netzbruch vom 14. Februar 1779. Cap. 11.
Edicten-Samml. von 1779. S. 1631.

2) Deich-, Graben- und Uferordnung für das Wartebruch vom 27. März 1802.
Edicten-Samml. von 1802. S. 785.

§. 1372.

Durch die Cabinets-Ordre vom 11. März 1837, betreffend die Bestrafung von Uebertretungen der in der Strohm-, Deich-

Digitized by Google

und Uferordnung für Ostpreussen und Litthauen vom 14. April 1806 enthaltenen Vorschriften wird angeordnet:

dass die Uebertretungen, welche wider die Strohm-, Deich- und Uferordnung für die Regierungs-Departements Königsberg und Gumbinnen vom 14. April 1806 begangen worden, und nach §. 90 mit Geldbussen oder, nach §. 89, im Falle des Unvermögens der Uebertreter mit verhältnissmässigem Gefängnisse zu bestrafen sind, fernerhin Statt des Gefängnisses mit Deich-Strafarbeit von derselben Dauer geahndet werden sollen, wenn die Schuldigen die Geldbusse zu erlegen unvermögend sind.

Gesetz-Samml. für 1837. S. 57.

II. Verordnungen über die Fischerei a).

§. 1373.

A. Allgemeine, oder doch für eine gewisse Provinz nicht ausdrücklich publicirte Verordnungen:

1) Erneuerte Fischerordnung vom 3. März 1690. — Corpus Const. March. Th. IV. Abth. I. Cap. 2. S. 795.

2) Dorf-, Flecken- und Ackerordnung vom 16. December 1702. C. C. M. Th. V. Abth. 3. Cap. 1. S. 227. Nr. 32.

B) Provinzialgesetze.

I. Brandenburg.

1) Verordnung vom 12. December 1668, wodurch das Nachtfischen auf der Spree, Havel und Wubelitz verboten wird. C. C. M. Th. IV. Abth. 2. Cap. 4. S. 197. Nr. 3.

2) Edict wider die Fischdiebereien im Amte Cottbus, vom 6. August 1764. Edicten-Samml. von 1764. S. 461.

3) Desgleichen vom 6. Juni 1797. Edicten-Samml. von 1797. S. 1303.

II. Ostpreussen.

Fischerordnung für das Kurische Haff, vom 11. Juni 1792. Edicten-Samml. von 1792. S. 996.

Digitized by Google

III. Rheinprovinzen.

1) Gesetz über die Ausübung der Fischerei in den Landestheilen auf dem linken Rheinufer, vom 23. Juni 1833. Gesetz-Samml. von 1833. S. 78.

Vergl. auch die verschiedenen Provinzial-Forstordnungen und A. L. R. Th. I. Tit. 9. §. 190. — Paalzow Handbuch für practische Rechtsgelehrte. Bd. III. S. 164. u. s. f.

Druck von B. G. Teubner in Leipzig

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google